

Fraktavtaler i Sjøretten

Betydningen av grensen mellom certepartifart og stykkgodsbefordring, og om hvordan grensen trekkes.

Kandidatnummer: 501

Leveringsfrist: 25.11.2012 kl.12

Antall ord: 15920



Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING	1
1.1	Oppgavens tema	1
1.2	Rettskilder	2
1.3	Avgrensning	5
1.4	Den videre fremstilling.....	5
2	FRAKTAVTALENE - HISTORISK UTVIKLING OG SÆREGENHETER	6
2.1	Stykkgodstransport og certepartier – to typer fraktavtaler.....	6
2.2	Partsforholdene.....	10
2.3	Internasjonale konvensjoner og sjøloven	13
3	BETYDNINGEN AV GRENSEN MELLOM CERTEPARTIER OG STYKKGODSBEFORDRING.....	17
3.1	Rettslige og materielle forskjeller mellom regelsettene	17
3.2	Utstedelse av konnossement under certeparti	20
3.2.1	Konnossementer	20
3.2.2	Trampkonnossement	22
3.2.3	Partsforholdene når det er utstedt trampkonnossement.....	22
3.2.4	Virkning av at det er utstedt trampkonnossement.....	23
3.3	Tre områder hvor de rettslige og de materielle forskjellene får betydning	26
3.3.1	Funksjonsfordelingsprinsippet	27
3.3.2	Ansvarsgrunnlag ved lasteskade og forsinkelse.....	32
3.3.3	Deviasjon.....	34
4	GRENSEDRAGNINGEN MELLOM CERTEPARTIER OG STYKKGODSBEFORDRING.....	37
4.1	Innledning.....	37

4.2	Tolking av fraktavtalen – særlig om transportdokumentets betydning	38
4.2.1	Delbefraktning.....	42
4.2.2	Kvantumskontrakter	43
5	ROTTERDAMREGLENE	45
5.1	Innledning.....	45
5.2	Om Rotterdamreglene vil påvirke betydningen av grensen mellom stykkgodstransport og certepartier	46
5.2.1	Rettslig betydning	46
5.2.2	Materiell betydning	47
5.3	Grensedragningen mellom stykkgodstransport og certepartier i Rotterdamreglene	50
6	SPØRSMÅL KNYTTET TIL DEN RETTSLIGE BETYDNINGEN AV GRENSEN OG GRENSEDRAGNINGEN DE LEGE FERENDA	52
6.1	Vurdering av om det er behov for preseptorisk lovgivning på stykkgodsbefordringens område	52
6.2	Vurdering av om grensedragningen mellom stykkgodsbefordring og certepartier bør foretas på en annen måte.....	55
7	LITTERATURLISTE	57

1 INNLEDNING

1.1 Oppgavens tema

Det første hovedtemaet er *betydningen av grensen* mellom stykkgodsbefordring og certepartier. Grensen er av betydning fordi de to fraktavtaletypene reguleres forskjellig i sjøloven, både rettslig og materielt.

Rettslig fordi reglene som gjelder for stykkgoods er tvingende, mens reglene som gjelder for certepartier er deklarasjoniske.¹ Kontraktsfriheten blir benyttet ofte,² og dette fører til at partenes plikter og ansvar er forskjellig avhengig av om det inngås en stykkgodsbefordringsavtale eller et certeparti. Det er et viktig unntak fra kontraktsfriheten på området for certepartiene. Når det utstedes konnossement for varer som transporteres vil de preseptoriske reglene for stykkgodsbefordringen gjelde, selv om skipet seiler under et certeparti. I tillegg til den rettslige forskjellen mellom stykkgodsbefordring og certepartier er det visse materielle forskjeller mellom regelsettene for de to fraktavtaletypene. Materielle forskjeller innebærer at innholdet i reglene er forskjellig.

Både den rettslige forskjellen og de materielle forskjellene mellom regelsettene fører til at det har praktisk betydning hvilken av de to fraktavtaletypene partene inngår. Særlig stor praktisk betydning har forskjellene for rederens plikter og ansvar. I oppgaven skal forskjellene belyses ved å redegjøre for tre områder innen reders plikter og ansvar; funksjonsfordeling, ansvarsgrunnlag og deviasjon.

¹ Falkanger, Bull (2010) side 293

² ibid. side 339

Det andre hovedtemaet er *hvordan grensen trekkes* mellom stykkgodsbefordring og certepartier. Ofte vil det være klart om fraktavtalen er en avtale om stykkgodsbefordring eller et certeparti, men det finnes tilfeller hvor grensedragningen kan by på problemer.^{3 4}

1.2 Rettskilder

De rettskilder som er relevante for spørsmål av sjørettslig karakter er de samme som ellers i jusen. Lov, forarbeider og rettspraksis er derfor kilder som vil bli benyttet i avhandlingen. I tillegg er mye stoff hentet fra juridisk litteratur. Det som er spesielt for spørsmål rundt fraktavtalene er at internasjonale konvensjoner og standardavtaler spiller en sentral rolle. I tillegg er utviklingen av regelverket på sjørettens område et resultat av et fellesnordisk samarbeid, hvilket har ført til at de fire nordiske landene har sjølover med nærmest identiske bestemmelser om fraktavtaler.⁵ Rettskilder fra de nordiske landene vil dermed være relevante.

Lov

Blant lovene på sjørettens område er det Lov av 24 juni 1994 nr. 39 om sjøfarten, heretter kalt sjøloven eller sjøl, som er den viktigste for spørsmål om fraktavtalene. Det er i hovedsak denne loven som vil bli benyttet i avhandlingen. Alle landene i Norden har i dag sjølover som i stor grad er materielt like. Danmark, Sverige og Norge fikk nesten like lover på

³ Falkanger, Bull (2010) side 293-294: «Sondringen er imidlertid problematisk... Sjøl. 1994 har ikke klargjort grensedragningen ut over det som ble antatt tidligere, nemlig at partene har adskillig frihet mht. å bruke certeparti istedenfor konnossement... Men en grense må det nok være: Blir et mindre vareparti sendt med et typisk linjeskip, vil domstolene neppe godta at det råder kontraktsfrihet fordi transportdokumentet er et certeparti.»

⁴ Grönfors (1982) side 24

⁵ Vestergaard Pedersen (2008) side 453

slutten av 1800-tallet og Finland kom etter i 1939.⁶ Sjølovene ble revidert i 1994, og disse lovene er fortsatt materielt like på de fleste punkter.

Forarbeider og internasjonale konvensjoner

Det finnes forarbeider til både loven fra 1893 og til diverse lovendringer frem til det store lovendringsarbeidet som førte til loven vi fikk i 1994. Materielt sett er loven av 1994 meget forskjellig fra tidligere når det gjelder reglene om stykkgodstransport. I tillegg fikk reglene om stykkgoods og certepartier hvert sitt kapittel.⁷ Derfor vil forarbeidene fra 1993-94 være av mest interesse for denne avhandlingen. Av de forarbeider som finnes, vil Norges Offentlige Utredninger, heretter NOU, ha stor rettskildemessig verdi. De NOUer det vil bli henvist til i avhandlingen er NOU 1972: 11, NOU 1993: 36, Utredning XIV fra Sjølovkomiteen og NOU 2012: 10 Utredning XX fra Sjølovkomiteen. Alle disse NOUene bygger på internasjonale konvensjoner om fraktavtaler. I sjøretten generelt, og særlig når det gjelder spørsmål knyttet til stykkgodsbefordring, vil internasjonale konvensjoner spille en betydelig rolle som rettskildefaktor. Siden sjøretten har en internasjonal karakter og opererer på tvers av landegrenser, er det ønskelig med enhetlig regulering i så mange land som mulig. Konvensjonene som NOUene bygger på vil være forarbeider til sjøloven, dersom reglene bygger på konvensjonens bestemmelser.⁸

NOU 1972: 11 ble utarbeidet på bakgrunn av *konnossementskonvensjonen av 1924*, og dennes endringsprotokoll av 1968 med populærnavnet *Haag-Visbyreglene*.⁹ NOU 1993:36 er et resultat av et nordisk samarbeid som ble startet for å vurdere om *FN-konvensjonen om sjøtransport av gods av 1978*, populært kalt *Hamburgreglene*, burde inkorporeres.¹⁰ I NOU 2012: 10 blir det diskutert og konkludert med at *De Forente Nasjoners konvensjon av 11. desember 2008 om transportavtaler for internasjonal godstransport som helt eller delvis gjennomføres til sjøs* bør ratifiseres av Norge. Denne konvensjonen vil heretter bli kalt Rot-

⁶ Falkanger, Bull (2010) side 3-4

⁷ ibid. side 4

⁸ ibid. side 9

⁹ ibid. side 255

¹⁰ NOU 1993:36 side 5

terdamreglene. NOUen fra 2012 er ikke forarbeider i dag, og vil dermed ikke ha samme rettskildemessig vekt som andre NOUene. På den annen side er den skrevet av meget kompetente jurister på sjørettens område, og vil ha en viss betydning for spørsmålene som skal diskuteres i avhandlingen. Disse konvensjonene vil bli omtalt nærmere nedenfor i del 2, avsnitt 3.

Rettspraksis

Rettspraksis har høy rettskildemessig verdi ved løsningen av spørsmål rundt fraktavtalene, slik den også har ved løsning av andre juridiske spørsmål. De fleste avgjørelser som angår sjørettslige spørsmål publiseres i domssamlingen Nordiske Domme i Sjørettsanliggender (ND).¹¹ Der publiseres også avgjørelser fra de andre nordiske landene samt voldgiftsavgjørelser. Disse voldgiftsavgjørelsene vil kunne ha like mye rettskildemessig vekt som avgjørelser av ordinære domstoler.¹²

Juridisk litteratur

Juridisk teori vil alltid ha argumentasjonsverdi, og på sjørettens område vil argumenter og standpunkter tatt av juridiske forfattere kunne spille en betydelig rolle for domsutfallet i en rettssak.¹³ De spørsmålene som tas opp i denne avhandlingen er langt på vei felles for hele Norden, og litteratur fra de andre nordiske landene vil dermed ha rettskildemessig relevans.

Standardavtaler

Det finnes mange standardkontrakter i shipping, både for stykkgodstransport og certepartier. Siden reglene i kapittel 14 i sjøloven stort sett er deklarasjonelle vil standardkontrakten ha stor betydning når det gjelder befraktning av skip. For å avgjøre hva slags plikter partene i befrakningsavtalen har, vil standardcertepartiet partene har benyttet, være den primære kilden å lete.¹⁴ I avhandlingen vil standardcertepartiene brukes for å belyse forskjeller mel-

¹¹ Falkanger, Bull (2010) side 12

¹² l. c.

¹³ Falkanger, Bull (2010) side 12-13

¹⁴ ibid. side 10

lom sjølovens deklarasjon, og hva som oftest avtales i praksis. Viktige certepartier er reisecertepartiet Gencon og tidscertepartiene Baltime og Shelltime. Disse certepartiene har klausuler som i større eller mindre grad fraviker sjølovens bestemmelser i kapittel 14.

1.3 Avgrensning

Oppgaven avgrenses mot å drøfte betydningen av grensen mellom stykkgodsbefordring og bare boat-certepartier. Grensedragningen mellom stykkgodsbefordring og bare boat-certepartier vil heller ikke bli omtalt. Grunnen til dette er at det vanskelig vil kunne oppstå noe tilfelle hvor denne grensedragningen kan bli problematisk.

1.4 Den videre fremstilling

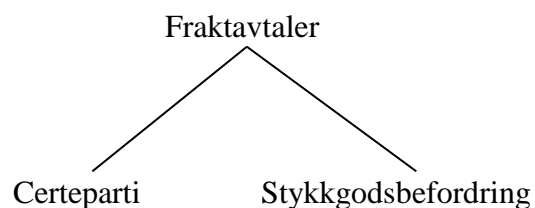
I del 2 skal det redegjøres for fraktavtalenes særegenheter, samt hvordan disse særegenhetene kan ha påvirket utviklingen av internasjonale konvensjoner og lovgivning. Del 3 omhandler oppgavens første hovedtema. Både den rettslige og den materielle betydningen av grensen mellom fraktavtalene diskuteres der. Det vil det særlig pekes på reglene som gjelder funksjonsfordelingen mellom partene, ansvarsgrunnlag og deviasjon. Hvordan grensen mellom de to fraktavtaletypene trekkes skal redegjøres for i del 4. I tillegg skal det i del 5 undersøkes om det er noen forskjeller mellom dagens regelverk og Rotterdamreglene, samt om det vil påvirke betydningen av grensen og grensedragningen mellom stykkgodsbefordring og certepartier dersom Rotterdamreglene innføres i norsk rett. Til slutt, i del 6, vil det bli foretatt en lege ferenda-drøftelse hvor det skal vurderes om dagens rettstilstand på det aktuelle området er tilfredsstillende, eller om det vil være mulig og ønskelig med endringer.

2 Fraktavtalene - historisk utvikling og særegenheter

Bransjene og kontraktsformene har utviklet seg over tid, og de internasjonale konvensjonene og det nasjonale regelverket har utviklet seg med dem. For å få et helhetlig bilde, skal det i redegjøres for særegenhetene ved certepartier og stykkgodsbefordring, partsforholdene, den internasjonale historiske utviklingen, samt transportdokumentene. Det er valgt å bruke litt plass på dette innledningsvis, fordi kunnskap om den historiske utviklingen og særegenhetene ved de forskjellige fraktavtaletypene er avgjørende for å forstå hvordan systemet fungerer i dag, og hvorfor reglene for de to fraktavtaletypene er forskjellige. Særlig viktig er å se hvordan de forskjellige partsforholdene i de to fraktavtaletypene har påvirket utviklingen av regelverket.

2.1 Stykkgodstransport og certepartier – to typer fraktavtaler

Når varer skal sendes sjøveien med skip, inngås en fraktavtale mellom eier av varene og den som påtar seg å transportere dem. En fraktavtale kan i sjøretten defineres som «*en avtale om å utføre transport med skip eller å stille et skips transportkapasitet til disposisjon*». ¹⁵ Avtaler om stykkgodsbefordring og certepartier er to forskjellige typer fraktavtaler. Forholdet kan vises slik; ¹⁶



¹⁵ Falkanger, Bull (2010) side 232

¹⁶ Figur hentet fra; Grønfors (1982) side 28

En *stykkgodstransportkontrakt* er en fraktavtale der sender inngår en avtale med en transportør om «transport av stykkgods til sjøs»,¹⁷ mens befrakter i *certepartier* leier transportkapasiteten til skipet. Certepartier, eller trampfart som virksomheten ble kaldt tidligere, er den eldste av de to fraktavtaleytypene.¹⁸ Linjefarten kom til på 1900-tallet og er i dag en form for stykkgodstransport. Den vokste frem i Norge i mellomkrigstiden fordi skipene ble større og det ble dermed vanskelig for en del vareeiere å fylle hele skipet med last.¹⁹ Dermed ble det nødvendig å inngå fraktavtaler med flere vareeiere slik at disse kunne dele skipets lastekapasitet. Linjefarten passet bedre fordi skipene da reiste i en fast rute som ble kunngjort sammen med seilingstidene.²⁰ Vareeierne visste da hva de skulle forholde seg til og det kunne enkelt inngås fraktavtaler med flere vareeiere for hver reise. En annen grunn til at linjefarten vokste frem kan ha vært at man begynte å bearbeide råstoffer til ferdige industriprodukter før man transporterte dem videre.²¹ Ferdige industriprodukter sendes i mindre partier enn råstoffene, og man trenger derfor ikke så stor del av skipets lastekapasitet at det vil være nødvendig å inngå et certeparti.

I dagens system er både avtaler om stykkgodsbefordring og certepartier fraktavtaler, men det er et mer eller mindre distinkt skille mellom disse kontraktsformene. «En sier gjerne at stykkgodsavtalen er godssentrert, mens andre fraktavtaler er skipssentrert.»²² I avtaler om stykkgodstransport er det altså mest fokus på godset som skal transporteres, mens hovedformålet i certepartier er å stille skipets lastekapasitet til den andres disposisjon.²³ Et certeparti gjelder ofte befraktning av hele skipet, men delbefraktning er også mulig.²⁴ Avtaler om stykkgodstransport vil derimot gjelde en bestemt vare eller et bestemt parti med varer. Et annet trekk ved disse avtalene er at de bare gjelder for en reise.

¹⁷ Sjøloven § 251

¹⁸ Brækhus (1975) side 2

¹⁹ *ibid.* side 3-4

²⁰ Brækhus (1975) side 2

²¹ *ibid.* side 4

²² NOU 2012: 10, side 24

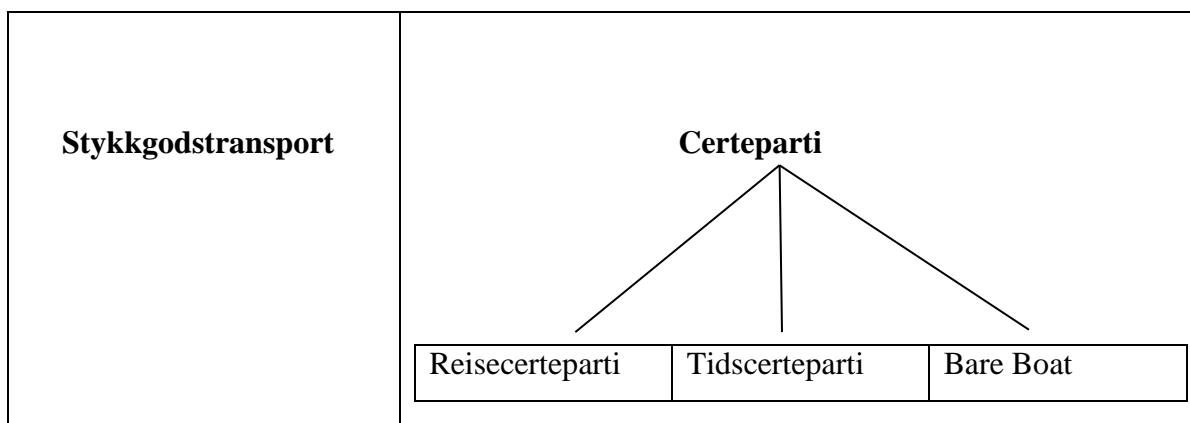
²³ Haxthow (2007) side 178

²⁴ Falkanger, Bull (2010) side 231

I prinsippet kan et certeparti gjelde bare en liten del av skipets lastekapasitet, samtidig som visse avtaler om stykkgodsbefordring kan innebære transport av et meget stort vareparti som opptar hele skipets lastekapasitet.²⁵ I et slikt tilfelle vil det ikke være noen forskjell i størrelsen på de to fraktavtaletypene. Det vanlige er likevel at certepartiaftalene anses å være større og mer betydningsfulle enn avtalene om stykkgodsbefordring. Et certeparti kan innebære at hele transportkapasiteten til et stort skip leies for mange år²⁶, mens en avtale om stykkgodsbefordring kan gjelde et lite vareparti.

Partene i certepartiavtaler vil i det følgende bli referert til som *bortfrakter* og *befrakter*. Bortfrakter er den som leier ut skipets lastekapasitet, mens befrakter er han som leier den. I stykkgodsbefordringen betegnes partene som *transportør* og *sender*.

Termen stykkgodsbefordring inneholder alle fraktavtaler om sjøtransport som ikke er certepartier.²⁷ Certepartier deles opp i tre faste undergrupper; reisecertepartier, tidscertepartier og bare boat-certepartier.²⁸



²⁵ Vestergaard Pedersen (2008) side 455

²⁶ Brækhus (1975) side 5

²⁷ Vestergaard Pedersen (2008) side 455

²⁸ Falkanger, Bull (2010) side 231

Reisecertepartiet er en frakttavtale hvor «skipets eier påtar seg overfor befrakteren å flytte et kvantum gods av nærmere angitt art fra A til B mot et vederlag som står i forhold til godsmengden og transportstrekningen».²⁹ Reisecertepartiet er den eldste formen for sjøtransport, og det var denne frakttavtalen sjøloven av 1893 tok sikte på å regulere.³⁰ Dette certepartiet kan inngås for en eller flere reiser. Reisecerteparti som innebærer at det inngås kontrakt om flere reiser kan være enten et certeparti for konsekutive reiser eller en kvantumskontrakt.³¹ Konsekutive reiser innebærer at det avtales at skipet skal utføre flere reiser sammenhengende og umiddelbart etter hverandre.³² En kvantumskontrakt er en frakttavtale der partene avtaler at et fastsatt kvantum gods blir fordelt på flere reiser som skal foregå innenfor et angitt tidsrom.³³ Et eksempel på et tilfelle der det vil være naturlig å inngå en kvantumskontrakt er der befrakter er et stort selskap som vet at det vil trenge «1500.000 tonn kull pr. år i løpet av en femårsperiode, og som ønsker å motta denne lasten i partier på 20.000 tonn, jevnt fordelt utover perioden».³⁴

Tidscertepartiet er en annen type certeparti. Dette certepartiet innebærer at befrakter bestemmer hvor skipet skal seile for en bestemt periode.³⁵ Det er disposisjonsretten befrakter betaler for. Hvor mye gods som transporteres med skipet påvirker ikke frakten så lenge bortfrakter holder skipet sjødyktig.^{36,37} I dette certepartiet er det en viss funksjonsovergang fra bortfrakter til befrakter. Man kan si at befrakter overtar den kommersielle ledelse, mens bortfrakter beholder den nautiske.³⁸ I praksis betyr dette at bortfrakter bemanner skipet, holder det sjødyktig og betaler alle faste utgifter. Befrakter må imidlertid dekke de utgifter som avhenger av hans ordrer, for eksempel havneavgift.³⁹

²⁹ Falkanger, Bull (2010) side 231

³⁰ Brækhus (1975) side 11

³¹ Haxthow (2007) side 205

³² Falkanger, Bull (2010) side 421

³³ Sjøloven § 362

³⁴ Falkanger, Bull (2010) side 425

³⁵ *ibid.* side 231

³⁶ Haxthow (2007) side 211

³⁷ Brækhus (1975) side 15

³⁸ Falkanger, Bull (2010) side 231

³⁹ Haxthow (2007) side 217

Den siste gruppen av certepartier er bare boat-certepartiet. Et bare boat-certeparti er et rent leieforhold og befrakter overtar dermed den nautiske ledelse av skipet.⁴⁰ Det er altså befrakter som her «utruster, bemanner og setter skipet i fart for egen regning».⁴¹ Avhandlingen er imidlertid avgrenset mot en behandling av dette certepartiet.

2.2 Partsforholdene

Det er visse forskjeller mellom partsforholdene i de to fraktavtaletypene. For det første er betegnelsen på partene forskjellig avhengig av om det er inngått en avtale om stykkgodstransport eller et certeparti. Den som har kontrollen over et skip og ønsker å transportere andres varer, eller leie ut skipets lastekapasitet kalles en transportør eller en bortfrakter, avhengig om det er inngått en avtale om stykkgodstransport eller et certeparti. Han som ønsker å sende varer eller leie skipskapasitet betegnes som en sender eller en befrakter. Systematikken kan litt forenklet illustreres slik:

	Reder	Vareeier
Stykkgodsbefordring	Transportør	Sender
Certeparti	Bortfrakter	Befrakter

Denne oversikten er forenklet da det ikke alltid reder er transportør eller bortfrakter, og heller ikke alltid vareeier er sender eller befrakter. Et eksempel er at vareeier selger godset til en kjøper og det avtales at kjøper skal ordne med transport. En slik avtaleklausul kalles en fob-klausul.^{42 43} Her vil det være kjøper og ikke vareeier som er sender eller befrakter.

⁴⁰ Falkanger, Bull (2010) side 231

⁴¹ ibid. side 237

⁴² ibid. side 238

Slike avtaleklausuler og andre forskjellige ordninger av avtaleforholdet er ikke viktige for å forklare forskjellene mellom partsforholdene i stykkgodsbefordring og certepartier, og vil ikke bli utdypet i denne sammenheng. Det er imidlertid viktig å få frem forskjellen mellom de termer som benyttes for partene i avtaler om stykkgodsbefordring og certepartier. Den terminologiske forskjellen benyttes konsekvent i sjøloven.⁴⁴ Før den store lovendringen i 1994 var det ikke noe slikt klart terminologisk skille mellom avtalepartene i de to fraktavtaletypene. På dette tidspunktet hadde dog kontraktsformen praksis utviklet seg i en slik grad at det nødvendig med et klart skille mellom dem. Dette er også uttrykt i forarbeidene til dagens sjølov;

«Det klare skille som i dag er etablert mellom linjefart eller stykkgodsbefordring og trampfart eller hel- og delbefraktning av skip, må etter komiteens oppfatning bli bestemmende for oppbygningen av en ny lovregulering.»⁴⁵

Dermed ble det også nødvendig å skille mellom partene i de to fraktavtaletypene. For certepartiene ble den opprinnelige terminologi beholdt, mens partene i en avtale om stykkgodsbefordring fikk nye betegnelser.⁴⁶ Denne terminologien vil også bli benyttet i avhandlingen.

Det er ikke bare terminologiske forskjeller i partsforholdene mellom de to fraktavtaletypene. Det er også andre forskjeller som har påvirket både det internasjonale sjørettslige samarbeidet og nasjonal lovgivning. Disse forskjellene skal det pekes på i det følgende.

Den andre forskjellen mellom stykkgodsbefordringen og certepartiene er at det i stykkgods-transport blir inngått mange fraktavtaler for hver reise skipet foretar, og disse fraktavtalene vil kunne bli inngått med forskjellige sendere. Stykkgodsbefordringen er preget av at det

⁴³ Fob står for «free on board» og er inngått mellom kjøper og selger av varen som skal transporteres. Avtaleklausulen har altså ikke noe med transportør/bortfrakter å gjøre.

⁴⁴ Sjøloven §§ 251 og 321

⁴⁵ NOU 1993: 36, side 9

⁴⁶ Falkanger, Bull (2010) side 233

inngås et høyt antall fraktavtaler mellom mange forskjellige parter,⁴⁷ hvilket fører til at det er nødvendig med faste rammer i regelverket slik at alle sendere vet at transportøren ikke har mulighet til å avtale seg bort fra ansvaret transportører vanligvis påtar seg. Certepartiene er derimot større fraktavtaler og inngås ikke like ofte som stykkgodsbefordringsavtaler. Her vil partene ha både en større mulighet, og et større behov, for å kunne avtale seg frem til klausuler som passer best for dem.⁴⁸ Viktigheten av denne fraktavtalen fører til at forholdet mellom partene er tettere i et certeparti enn i stykkgodsbefordringen. Derfor ville det være uheldig med preseptoriske regler som setter grenser for hva partene kan avtale.

Den tredje forskjellen er at styrkeforholdet mellom partene er forskjellig. Mellom befrakter og bortfrakter i et certeparti anses styrkeforholdet å være omtrent likt. Begge parter har innsyn i shippingnæringen og den risiko som foreligger slik at de kan bli enige om avtaleklausuler som fører til balanse i avtaleforholdet både med tanke på risikofordeling og frakt. I stykkgodstransport derimot er det ikke slik. Også stykkgodstransport innebærer ofte transport av store verdier og det er høy risiko for at noe kan gå galt.⁴⁹ Men sender i en avtale om stykkgodsbefordring vil ofte ikke være en person med noen spesiell kunnskap om shipping, eller om risikoen for skade og forsinkelse som alltid vil foreligge i større eller mindre grad. Transportøren derimot, vil ofte ha slik kunnskap. Dermed er styrkeforholdet i stykkgodsbefordringen ofte ikke i balanse, slik det er i certepartiene. Sender i stykkgodsbefordring stiller derfor svakere i forhold til sin kontraktspart enn det befrakter i et certeparti gjør. På grunn av dette har sender i stykkgodstransporten behov for vern av sin rettsstilling. Dette kan sammenlignes med at en forbruker i et forbrukerkjøp har behov for den beskyttelse som finnes i forbrukerkjøpsloven.⁵⁰ Vareeier er ingen forbruker, men han kan være liten i forhold til transportøren da enkelte vareeiere kun sender mindre varepartier med ujevne mellomrom.⁵¹ Vareeier trenger da en lignende beskyttelse for å ikke bli overkjørt av den mer profesjonelle transportøren. Hensynet til beskyttelse av senderens rettsstil-

⁴⁷ Falkanger, Bull (2010) side 231

⁴⁸ I. c.

⁴⁹ Falkanger, Bull (2010) side 1, 2

⁵⁰ Lov 21 juni 2002 nr. 34 om forbrukerkjøp

⁵¹ Falkanger (1996) side 144

ling i stykkgodsbefordringen har i stor grad påvirket både det internasjonale arbeidet på sjørettens område og nasjonal lovgivning.⁵²

2.3 Internasjonale konvensjoner og sjøloven

Det ubalanserte styrkeforholdet i stykkgodsbefordringen har ført til at det tidlig på 1900-tallet startet et internasjonalt arbeid med å finne regler som kunne beskytte sender og fordele risikoen i avtaleforholdet på en rettferdig måte. Før vi fikk slike regler var det full avtalefrihet mellom partene. Dette førte til at transportører, i praksis redere og skipseiere, tok inn store ansvarsfraskrivelser i kontraktene. Etter hvert var disse ansvarsfraskrivelsene så omfangsrike at vareeiers mangel på beskyttelse ved skade eller forsinkelse av varene ble svært urimelig.⁵³ Det ble derfor startet et langvarig konvensjonsarbeid for å prøve å få innført regler som gir et minstenivå av beskyttelse til vareeiere ved å pålegge transportørene flere plikter og mer ansvar. Konvensjonsarbeidet gjaldt bare stykkgodstransporten og ikke certepartiene. Ettersom befrakter og bortfrakter i certepartiene anses for mer likeverdige, ble befrakter ikke ansett å trenge beskyttelse fra kontraktsfriheten.⁵⁴

Den første konvensjonen på området har populærnavnet Haag-reglene og ble til på en diplomatisk sjørettskonferanse i Brussel i 1924.⁵⁵ Formelt ble denne konvensjonen en suksess ettersom den ble ratifisert av mange land, blant annet de viktigste sjøfartsnasjonene, og dermed førte til rettsenhet på området.⁵⁶ Materielt derimot, strakk ikke konvensjonens regler til noe som førte til en endringsprotokoll av 1968.⁵⁷ Den reviderte konvensjonen fikk populærnavnet Haag-Visbyreglene. Ikke alle land ratifiserte denne endringsprotokollen,

⁵² Falkanger, Bull (2010) side 253-257

⁵³ *ibid.* side 253-254

⁵⁴ Berlingieri (2009) side 831

⁵⁵ Falkanger, Bull (2010) side 254

⁵⁶ *ibid.* side 255

⁵⁷ *ibid.* side 254

men den ble ratifisert av alle vesentlige handels- og transportnasjoner, med unntak av Tyskland og USA.⁵⁸ I dag er 33 land bundet av Haag Visby-reglene, mens 73 land fortsatt er bundet av Haag-reglene.⁵⁹ Disse reglene pålegger blant annet transportøren ansvar for skade på last dersom han eller noen av hans folk har utvist uaktsomhet, unntatt om uaktsomheten gjaldt navigering eller behandling av skipet.⁶⁰

Selv om Haag-Visbyreglene beskytter senders rettsstilling i en viss grad, var ikke alle land fornøyde med disse reglene. Særlig utviklingslandene ønsket en ny konvensjon som skulle være mer rettferdig overfor varesiden og gi sender flere rettigheter på bekostning av transportøren. Arbeidet med den nye konvensjon ble igangsatt i regi av FN, og resulterte i Hamburg-reglene.⁶¹ Hamburgreglene er ratifisert av litt over 30 stater, men ingen av disse er betydningsfulle handels- eller sjøfartsnasjoner.⁶² På den annen side har flere nasjoner modifisert og supplert sine lovregler basert på Hamburgreglene i større eller mindre grad innen de grenser som Haag-Visby-reglene setter. Dette gjelder blant annet de nordiske land, England og Australia.⁶³ I de nordiske land hadde vi allerede sjølover som hadde mange likheter med Hamburgreglene. Dette var fordi de nordiske landene var blant de nasjonene som jobbet med utferdigelsen av Hamburgreglene. Det ble i denne sammenheng foretatt endringer i de nasjonale sjølover som på visse områder stemte overens med første utkastet til Hamburgreglene.⁶⁴ Materielt går Hamburgreglene lenger i å beskytte vareeier og pålegger dermed transportøren et strengere ansvar for lasten enn Haag-Visbyreglene gjør.⁶⁵

Disse internasjonale konvensjonene har påvirket norsk rett i stor grad. Det norske regelverket om befordring av gods ble i 1973 endret slik at de stemte overens med Haag-Visbyreglene. Før dette hadde vi en egen lov om konnossementer, men det var ønskelig å

⁵⁸ Vestergaard Pedersen (2008) side 450

⁵⁹ NOU 2012: 10, side 19

⁶⁰ Falkanger, Bull (2010) side 254

⁶¹ *ibid.* side 255

⁶² Vestergaard Pedersen (2008) side 452

⁶³ *ibid.* side 451

⁶⁴ NOU 1993:36, side 10

⁶⁵ Falkanger (1996) side 142-143

ha alt samlet i en sjølov.⁶⁶ Også mange av bestemmelsene i Hamburgreglene er innført i norsk rett men siden Norge ikke har ratifisert Hamburgreglene kunne reglene bare innføres i den grad de ikke var i motstrid med Haag-Visbyreglene.⁶⁷ Dermed ble ikke ansvarsfritaket for nautisk feil og brann tatt ut og gjelder fortsatt i nåværende sjølov.⁶⁸ Men i henhold til paragrafens siste ledd gjelder ikke ansvarsfritaket for innenriks fart i Norge. Dette er et eksempel på at norske regler er i samsvar med Hamburgreglene så langt dette er mulig innenfor rammene som Haag-Visbyreglene setter. Ordningen vi har i dag har altså både elementer av Haag-Visbyreglene og Hamburgreglene, men offisielt er det fortsatt Haag-Visbyreglene Norge er bundet av.

I 1973 ble reglene endret slik at vi fikk tilnærmet like regler for alle fraktavtaler, med det unntak at reglene skulle være deklatoriske for certepartier.⁶⁹ Reglene som gjaldt certepartiene kan være deklatoriske fordi «partene i et certeparti antas å ha en likeverdig forhandlingsposisjon, slik at de kan ivareta sine egne interesser uten lovgiverens hjelp.»⁷⁰ Partene i stykkgodsbefordringen ble derimot ikke ansett å ha likeverdig forhandlingsposisjon, og man trengte dermed preseptorisk lovgivning for å beskytte hans rettsstilling.

I dag regulerer Del IV i sjøloven begge kontraktsformene, men de har hvert sitt kapittel. Kapittel 13 gjelder for stykkgodsbefordring og kapittel 14 gjelder for certepartier. Denne sontringen er et resultat av et fellesnordisk samarbeid, og var i Norge den løsningen som ble foreslått i NOU: 1993: 36.⁷¹ Før den store lovendringen i 1994 ble stykkgodstransport ansett å være en undergruppe av reisebefraktning sammen med helbefraktning og delbefraktning.⁷² Skillet var altså ikke like distinkt som i dag. I NOU 1993: 36 er det uttalt at skillet er viktig fordi stykkgodstransporten har utviklet seg mye, og «sontringen mellom

⁶⁶ NOU 1972: 11, side 5

⁶⁷ Selvig (1996) side 429

⁶⁸ Sjøloven § 276 første ledd

⁶⁹ NOU 1972: 11, side 9

⁷⁰ NOU 2012: 10, side 55

⁷¹ Haxthow (2007) side 140

⁷² Grönfors (1982) side 24

stykkgodstransport og befraktning av skip gjør det mulig i større grad enn gjeldende lov å utforme regler for stykkgodsbefordring som er tilpasset denne transportformens egenart».⁷³ I dagens sjølov er reglene for stykkgodsbefordring og certepartier forskjellige i to henseende. Ordningen fra 1973-loven er beholdt slik at reglene for stykkgods fortsatt gjelder pre-septorisk, mens reglene for certepartiene kun gjelder deklarasjon. I tillegg finnes det også en del materielle forskjeller mellom regelsettene. Dette vil bli utdypet i del 3 om grensens rettslige betydning.

I 2008 kom det enda en konvensjon i regi av FN, nemlig Rotterdamreglene. Konvensjonen «gjelder kontraktsspørsmål i forbindelse med godstransport med skip»,⁷⁴ og gjelder derfor kun på stykkgodstransportens område. Reglene kan likevel få betydning også for certepartiene, men ikke i forholdet mellom bortfrakter og befrakter.⁷⁵ Dersom Norge ratifiserer denne konvensjonen og reglene implementeres i norsk rett vil altså de store forandringene skje i kapittel 13 i sjøloven, ikke i kapittel 14. Hovedformålet bak konvensjonen er, som ved tidligere konvensjoner, å oppnå ensartede regler i så mange land som mulig.⁷⁶ Særlig viktig er det at Rotterdamreglene beskytter senders rettsstilling i større grad enn Haag-Visbyreglene, samt at den regulerer flere forhold enn Haag-Visbyreglene. I tillegg har konvensjonen som formål å legge til rette for at det ofte benyttes flere transportmidler ved samme reise. Et tredje formål var å lovregulere bruken av elektroniske transportdokumenter.⁷⁷ Per 18. september 2012 er konvensjonen signert av 24 land, men kun ratifisert av to av disse landene.⁷⁸ Blant de nordiske landene har Norge, Sverige og Danmark signert konvensjonen. I tillegg USA har undertegnet, men det bør merkes at hverken Kina eller Storbritannia har signert. Siden konvensjonen ikke er ratifisert av Norge er det usikkert om løsningene som er valgt noen gang vil bli norsk rett.

⁷³ NOU 1993: 36 side 15

⁷⁴ NOU 2012: 10, side 11

⁷⁵ l. c.

⁷⁶ ibid. side 11, 31

⁷⁷ ibid. side 31

⁷⁸ Per september 2012, funnet på hjemmesiden til FN

3 Betydningen av grensen mellom certepartier og stykkgodsbefordring

3.1 Rettslige og materielle forskjeller mellom regelsettene

Den rettslige forskjellen mellom sjølovens kapittel 13 om stykkgodsbefordring og kapittel 14 om befraktning av skip, er at reglene som gjelder stykkgodsbefordring i all hovedsak er preseptoriske, mens reglene om befraktning i hovedsak kommer deklarasjonsmessig til anvendelse. Preseptiviteten i kapittel 13 skyldes formålet om å beskytte senderens rettsstilling, samt bøte på ubalansen som foreligger mellom partene i stykkgodsbefordringen. Dette er det nærmere redegjort for i avsnitt 2.2. I tillegg er det visse materielle forskjeller mellom regelsettene.

For stykkgodsreglenes del følger preseptiviteten av sjøloven § 254 første ledd. I henhold til bestemmelsens andre ledd annet punktum, er preseptiviteten kun ment å gi varesiden beskyttelse. Det kan dermed avtales at transportøren har flere forpliktelser og mer ansvar enn loven pålegger han.⁷⁹ Avtaler som er mindre gunstige for transportør enn lovens ordning kan derfor fritt avtales. Ettersom hovedregelen for certepartier er at bestemmelsene er deklarasjonsmessige, kan partene fritt avtale klausuler som ikke er i tråd med lovens ordning jf. sjøloven § 322 første ledd. Denne kontraktsfriheten blir utnyttet i stor grad.⁸⁰ I praksis benyttes standarscertepartiene ofte, men partene har frihet til å avtale egne klausuler og på andre måter endre det opprinnelige standardcertepartiet for å komme frem til et certeparti de er tilfredsstillende med.⁸¹ Det kan stilles spørsmål om det er heldig at kontraktsfriheten råder i så stor grad. I noen certepartier har bortfrakter fraskrevet seg mye ansvar. Blant reisecer-

⁷⁹ Falkanger, Bull (2010) side 292

⁸⁰ *ibid.* side 339

⁸¹ *ibid.* side 339

tepartiene er Gencon et standardcerteparti som i høy grad gir bortfrakter mange fordeler, og som også er utarbeidet av bortfraktersiden alene.⁸² På tidsbefraktningsens område har vi certepartiet Balttime som er et eksempel på et standardcerteparti som tilgodeser bortfrakter.⁸³ I dag er det mer vanlig at standardcertepartiene blir utarbeidet gjennom et samarbeid av representanter fra både bortfraktersiden og befraktersiden.⁸⁴ Et eksempel på et mer nøytralt tidscerteparti er Linertime.⁸⁵ De praktiske følgene av denne forskjellen mellom reglsettene viser seg særlig når det har skjedd noe galt og lasten enten kommer for sent frem eller blir skadet i løpet av transporten. Transportøren i en avtale om stykkgodstransport vil ha et ansvar hjemlet i loven, mens bortfrakter i en certepartiavtale har hatt mulighet til å avtale seg bort fra ansvarsgrunnlaget i sjøloven.

Det er flere unntak fra utgangspunktet om at de to fraktavtaleformene er regulert ulikt. Når det utstedes et konnossement under et certeparti, vil reglene som gjelder for stykkgoods gjelde overfor bortfrakter i certepartiet. Reglene i sjøloven kapittel 13 vil da komme til anvendelse, og de vil være preseptoriske slik de er for stykkgoodsbefordring. Dette fører til at både de rettslige og de materielle forskjellene uthviskes. Dette vil bli behandlet nedenfor i avsnitt 3.2. I tillegg er det visse andre unntak. Noen i kapittel 13 regler som gjelder stykkgoods er deklarasjoniske, mens noen av reglene i kapittel 14 om certepartier er preseptoriske. I henhold til sjøloven § 254 annet ledd er §§ 255, 258 til 261 og 264 til 273 deklarasjoniske. Disse bestemmelsene handler dels om praktiske forhold rundt transporten, slik som for eksempel merking av varene, og dels om ansvar ved transportørens kontraktsbrudd, transportavbrudd og avstandsfrakt.⁸⁶ Disse bestemmelsene «omfattes ikke av de konvensjonsfastsatte ansvarssystemene».⁸⁷ Bestemmelsens fjerde ledd gir unntak for tilfeller hvor det er «rimelig at det treffes avtale om innskrenkninger i transportørens plikter eller utvidelse av dennes rettigheter» på grunn av «godsets uvanlige beskaffenhet» eller andre omstendigheter.

⁸² Falkanger, Bull (2010) side 339

⁸³ Gram (1977) side 170

⁸⁴ Falkanger, Bull (2010) side 339

⁸⁵ Gram (1977) side 170

⁸⁶ Falkanger, Bull (2010) side 301

⁸⁷ NOU1 993: 36, side 23

Denne særregelen tar kun «sikte på transporter som foregår under helt særegne og risikofylte forhold».⁸⁸

Samtidig finnes det tilfeller hvor partene i et certeparti er avskåret fra å avtale seg bort fra lovens regler i kapittel 14. I henhold til sjøl § 322 annet ledd kan ikke bortfrakter fraskrive seg alt ansvar i innenriks og skandinavisk befraktning.⁸⁹ I slike certepartier vil bortfrakter ha samme ansvar for last i sin varetekt som en transportør har i stykkgodstransport, jf sjøl. §§ 349 flg.⁹⁰ I henhold til bestemmelsens tredje ledd kan bortfrakter heller ikke avtale seg bort fra plikten til å utstede ombordkonnossement til avlaster hvis han krever dette. Disse reglene gjelder i praksis kun for reisecertepartier og vil ikke ha noen særlig betydning for tidscertepartier.⁹¹ I tillegg til dette vil mottaker kunne påberope seg visse regler i kapittel 13 selv om trampkonnossement ikke er utstedt. Dette følger av sjøloven §§ 347 og 383, begge første ledd sammenholdt med annet ledd første punktum. I henhold til disse bestemmelsene kan mottaker kreve erstatning på grunnlag av det transportansvaret som finnes i bestemmelsene §§274 til 285 og 287 til 289 i kapittel 13. Mottaker som ikke er part i certepartiet vil dermed kunne «påberope seg stykkgoodsreglene også når fraktavtalen ikke er en stykkgoodsavtale».⁹²

De rettslige og materielle forskjellene vil kunne ha stor praktisk betydning for partene i fraktavtalene. Betydningen av forskjellene er særlig tydelig hvis man ser på ansvaret transportøren og bortfrakter har for at godset kommer frem i kontraktmessig stand og til avtalt tid. I det følgende skal det gis et bilde på de forskjeller som foreligger ved å se nærmere på tre områder; funksjonsfordelingen mellom partene, ansvar for lasteskade og forsinkelse og deviasjon.

⁸⁸ NOU 1993: 36 side 23

⁸⁹ Falkanger (2004) side 451

⁹⁰ ibid. side 541

⁹¹ Falkanger (2010) side 387

⁹² NOU 2012: 10, side 25

3.2 Utstedelse av konnossement under certeparti

Når det utstedes et konnossement for varer som transporteres med et skip som er under et certeparti vil sjøloven kapittel 13 komme til anvendelse i stedet for kapittel 14. Når det utstedes et konnossement vil dermed de samme reglene gjelde preseptorisk uansett om det er en avtale om stykkgodstransport eller et certeparti som er inngått. Dette betyr at betydningen av grensen mellom stykkgodsbefordring og certepartier blir minimal fordi både de rettslige og de materielle forskjellene ikke foreligger. Det er visse vilkår som må oppfylles for at sjøloven kapittel 13 skal komme preseptorisk til anvendelse. Disse skal det redegjøres for nedenfor i 3.2.4. Før dette skal det forklares av konnossementer er, samt hvorfor det er slik at reglene i sjøloven kapittel 13 gjelder for slike selv om den opprinnelige fraktavtalen er et certeparti. I tilfeller hvor det både foreligger et certeparti og et konnossement vil det være minst to fraktavtaler, samt minst tre parter som er involvert i selve transporten. Det er viktig å ha klart for seg hva forholdet mellom partene er for å forstå hvilke tilfeller, samt mellom hvilke parter sjøloven kapittel 13 kommer til anvendelse. Med alle de forskjellige partene og avtaleforholdene kan det være vanskelig å få den nødvendige oversikt. Derfor skal det redegjøres for forholdet mellom partene i de forskjellige avtalene i avsnitt 3.2.3.

3.2.1 Konnossementer

Konnossementer er transportdokumenter. Transportdokumentet er ikke det samme som selve fraktavtalen. Disse dokumentene utstedes etter inngåelse av fraktavtalen, gjerne av transportør eller bortfrakter når denne mottar varene som skal transporteres.⁹³ Det er særlig to typer transportdokumenter som benyttes mye. Disse er sjøfraktbrev og konnossement. Virkningene av at et transportdokument er utstedt er at sender har fått et bevis på inngått avtale, og transportør har erkjent at han har mottatt godset, og gitt tilsagn om å utlevere til

⁹³ Falkanger, Bull (2010) side 234-235

mottaker jf. sjøl 292 for konnossement og § 308 for sjøfraktbrev.⁹⁴ I et sjøfraktbrev vil navnet på mottaker stå i dokumentet,⁹⁵ mens konnossementet er et negotiabelt dokument. Dette betyr at den som måtte ha dokumentet i sin besittelse vil være legitimert til å motta varen i lossehavn.⁹⁶ Sjøfraktbrev brukes både i transport langs kysten og internasjonalt. Det er ikke et negotiabelt dokument og varen må derfor kun utleveres til den som står angitt som mottaker i fraktbrevet.⁹⁷ Siden konnossementet er et negotiabelt dokument og ihendehaver vil kunne få utlevert varene ved å gi fra seg konnossementet, vil dette dokumentet være et varerepresentativ.^{98 99} Konnossementet er praktisk når prinsippet om ytelse-mot-ytelse vanskelig kan la seg gjennomføre, slik det er ved distansesalg. Transportøren blir en slags uavhengig tredjeperson som beskriver varen. Utgangspunktet er at kjøper vil kunne stole på at det som står om varen i konnossementet stemmer og betale på forhånd mot å få tilsendt konnossementet.¹⁰⁰ Konnossementet er ikke en tosidig avtale slik som certepartiet og stykkgodstransportavtalen, men «en ensidig forpliktelseserklæring til den eventuelle mottaker av lasten».¹⁰¹ Derfor kan heller ikke bestemmelser i selve transportavtalen, som for eksempel i certepartiet, gjøres gjeldende overfor en innehaver av konnossementet dersom han selv ikke er part i transportavtalen. Konnossementet kan enten være et ombordkonnossement eller et mottakskonnossement. Ombordkonnossementet gir mottaker større trygghet fordi varen da er sjekket etter den ble lastet om bord, mens et mottakskonnossement utstedes før lasting og får dermed ikke beskrevet eventuelle skader som oppstår før eller under lasting.¹⁰²

⁹⁴ Falkanger, Bull (2010) side 234, 236

⁹⁵ *ibid.* side 317

⁹⁶ *ibid.* side 253

⁹⁷ Haxthow (2007) side 173

⁹⁸ *ibid.* side 162

⁹⁹ Falkanger, Bull (2010) side 253

¹⁰⁰ *ibid.* side 248

¹⁰¹ Haxthow (2007) side 162

¹⁰² Falkanger, Bull (2010) side 251

3.2.2 Trampkonnossement

Dersom et skip er under et certeparti og befrakter vil benytte skipet til å transportere varer, og bortfrakter utsteder konnossement for disse varene, kalles konnossementet et trampkonnossement, jf. sjøl § 325. Hvis trampkonnossementet overdras eller utstedes til en person som ikke er avtalepart i certepartiet, vil det som står i trampkonnossementet være bestemmende for forholdet mellom bortfrakter og denne tredjepersonen, som i praksis også vil være mottaker av varene.¹⁰³ Utover dette fungerer trampkonnossementet som et vanlig konnossement.¹⁰⁴ Som navnet tilsier, er det ikke noe mer spesielt enn at det er et konnossement som er utstedt mens skipet er i trampfart, altså under et certeparti. Derfor gjelder også de samme reglene for konnossementer og trampkonnossementer jf. sjøloven 325 annet ledd første punktum som henviser til §§ 295 til 307.

3.2.3 Partsforholdene når det er utstedt trampkonnossement

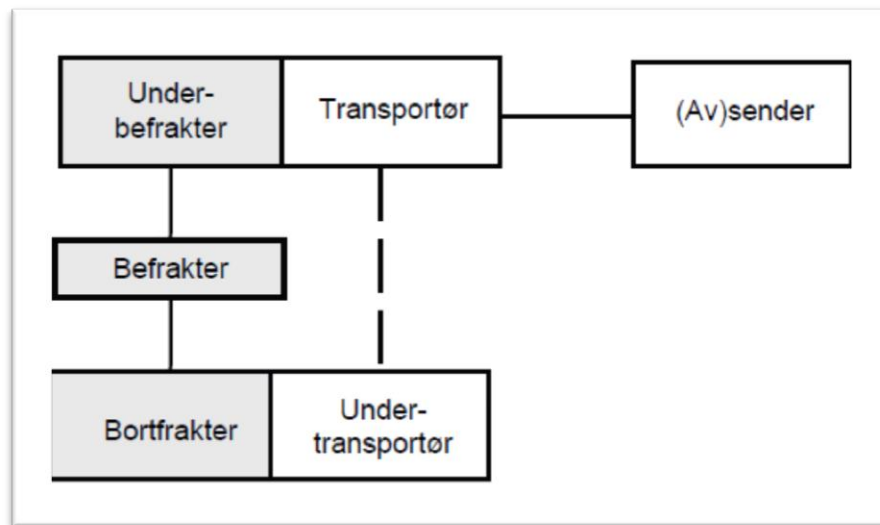
Som nevnt er et trampkonnossement annerledes enn andre konnossement fordi det utstedes under et certeparti. Dette betyr at det foreligger både et certeparti og en transportavtale som angår det samme skipet. Certepartiet er en avtale mellom bortfrakter og befrakter. Befrakter vil også være part i transportavtalen hvor han er transportør og hans kontraktspart er sender. I utgangspunktet vil det ikke være noen avtale mellom bortfrakter i certepartiet og sender i transportavtalen. På toppen av dette kan det hende at befrakter bortfrakter skipet til en annen som igjen er den som inngår transportavtalen med sender. Slike kjeder av underbefraktninger kan bli lange, og dette er ofte tilfellet i praksis.¹⁰⁵ Figuren på neste side er hentet fra NOU 2012: 10 og viser de forskjellige nivåene som foreligger når det er knyttet både et certeparti og en transportavtale til samme skip.¹⁰⁶ Partene i certepartiavtalen illustreres ved de lyseblå boksene.

¹⁰³ Haxthow (2007) side 143, 180

¹⁰⁴ NOU 2012: 10, side 24

¹⁰⁵ ibid. side 26

¹⁰⁶ l. c.



Denne figuren har tre nivåer fordi den opprinnelige befrakter har bortfraktet skipet, og transportøren i transportavtalen kalles dermed undertransportør. Det er ikke en nødvendighet at det foreligger en slik frembortfraktning, men det er ofte slik i praksis. Det viktige i denne sammenheng er å se hvilken rolle de forskjellige partene spiller i de to forskjellige avtalene. Bortfrakter i certepartiet er undertransportør i transportavtalen og befrakter (underbefrakter) i certepartiet er transportør i stykkgodsavtalen.¹⁰⁷ I tillegg ser man at det ikke er noen direkte link mellom sender i transportavtalen og bortfrakter i certepartiet. Denne observasjonen er viktig for å forstå hvorfor rettsvirkningene av et eventuelt trampkonnossement, som det skal redegjøres for nedenfor, har stor betydning for begge disse partene.

3.2.4 Virkning av at det er utstedt trampkonnossement

Den rettslige virkningen er at kapittel 13 kommer til anvendelse når trampkonnossementet bestemmer rettsforholdet mellom utsteder og mottaker av lasten, dersom han har fått konnossementet utstedt eller overdratt til seg.¹⁰⁸ I tillegg vil reglene gjelde preseptorisk. Det fremgår av sjøloven § 322 fjerde ledd, at reglene i kapittel 14 ikke kan «fravikes ved avtale

¹⁰⁷ NOU 2012: 10, side 26

¹⁰⁸ Falkanger, Bull (2010) side 238

når dette følger av § 325, jf. § 347 annet ledd og § 383 annet ledd». Dette innebærer at «preseptivitet ved befraktning av skip også kan følge av at stykkgodskapittelet kommer til anvendelse når det er utstedt konnossement og det bestemmer rettsforholdet mellom bortfrakteren og innehaveren av konnossementet».¹⁰⁹ Hjemmelen for at trampkonnossementet vil være undergitt reglene i kapittel 13 er § 253 første ledd annet punktum. Her følger det at kapittel 13 vil gjelde «når konnossementet bestemmer rettsforholdet mellom transportøren og innehaveren av konnossementet». Noe tilsvarende er gjentatt i § 325 annet ledd annet punktum, og det står videre at «bortfrakterens ansvar og rettigheter overfor tredjeperson» da vil bestemmes av «reglene i §§ 274 til 290», som er ansvarsreglene for stykkgodstransport. Det er to vilkår for at kapittel 13 skal komme til anvendelse.

Det første vilkåret er at kapittel 13 bare kommer til anvendelse ved bortfrakters ansvar overfor en tredjeperson, altså en annen enn befrakteren i certepartiet. Dersom det er befrakter som har konnossementet vil ikke han kunne påberope at disse reglene skal gjelde pre-septorisk. Grunnen til dette er at befrakter er part i certepartiet og hans rettigheter reguleres av de deklatoriske reglene i kapittel 14, samt det som er avtalt mellom han og bortfrakter.¹¹⁰ Den typiske situasjon vil være at befrakter er en annen enn mottaker, og befrakter derfor har overdratt konnossementet til han. Mottaker vil da være en tredjeperson som kan påberope at reglene i kapittel 13 skal gjelde pre-septorisk.¹¹¹ Det samme vil gjelde i det tilfelle når konnossementet utstedes til en person som ikke er befrakteren, for eksempel at avlaster og befrakter ikke er samme person. Hjemmelen for at mottaker kan påberope seg disse reglene overfor bortfrakter i et reisecerteparti er § 347 annet ledd annet punktum, og i tidscerteparti § 383 annet ledd annet punktum. Dette vilkåret viser hvor viktig det er å ha klart for seg hvilken posisjon hver part har. Befrakter er den som har inngått certepartiet med bortfrakter. Befrakter kan dermed ikke slippe unna det som er avtalt mellom dem ved at det utstedes et konnossement. Vareeier er derimot ikke part i certepartiet jf. figuren ovenfor. I tillegg er det vareeiers rettsstilling de de pre-septoriske reglene i kapittel 13 har

¹⁰⁹ NOU 1993: 36 side 60

¹¹⁰ Haxthow (2007) side 180

¹¹¹ Falkanger, Bull (2010) side 238

til formål å beskytte, ikke befrakters. Dette er redegjort for i avhandlingens del 2.2. De samme hensynene som er nevnt der gjør seg gjeldende også i denne sammenheng.

Det andre vilkåret er at det er bortfrakter som har utstedt konnossementet. Hvis det er befrakter som har utstedt konnossementet, vil ikke dette binde bortfrakter overfor mottaker av godset.¹¹² Befrakter kan således ikke binde bortfrakter til det preseptoriske ansvarsgrunnlaget i sjølovens kapittel 13, det må han gjøre selv ved å utstede trampkonnossement.

Dersom de to ovennevnte vilkårene er oppfylt vil altså mange av reglene i kapittel 13 komme preseptorisk til anvendelse for det ansvaret bortfrakter har for lasten, selv om han ikke er part i transportavtalen. Reglene gjelder preseptorisk selv om mottaker av trampkonnossementet forstår at det er utstedt under et certeparti.¹¹³ Dette er interessant særlig fordi vi her opprinnelig står overfor et certeparti hvor de fleste lovreglene kun gjelder deklaratorkisk, men allikevel vil veldig mange av reglene i kapittel 13 om stykkgodstransport gjelde preseptorisk overfor en som ikke er direkte part i transportavtalen, nemlig bortfrakter. Begrunnelsen for dette er at «et konnossement er et konnossement, uansett om det er utstedt for en last som ellers ville blitt regulert av certepartireglene».¹¹⁴ Dette følger av en lang internasjonal tradisjon.¹¹⁵ Historisk har nemlig transportdokumentene hatt en spesiell rolle i sjøretten. Haagreglene og Haag-Visbyreglene var sterkt knyttet opp mot bruk av transportdokumenter. Disse konvensjonene har et mer begrenset anvendelsesområde enn sjøloven.¹¹⁶ De gjelder i henhold til Haagreglene artikkel 1b bare for transport hvor det er utstedt «a bill of lading or any similar document of title», altså konnossement. Anvendelsen av konvensjonen og dens preseptoriske regelverk var dermed avhengig av om det var utstedt et konnossement eller ikke. Hamburgreglene og dagens sjølov gjelder for all sjøtransport som ikke skjer i henhold til certeparti, uavhengig av om det er utstedt konnossement

¹¹² NOU 1993: 36 side 71

¹¹³ NOU 2012: 10, side 25

¹¹⁴ l. c.

¹¹⁵ l. c.

¹¹⁶ Vestergaard Pedersen (2008) side 465

eller ikke.^{117 118 119} Konnossementets betydning for den preseptoriske lovgivningens anvendelsesområde har dermed avtatt med årene, men har fortsatt stor betydning når konnossement utstedes under et certeparti, slik som beskrevet ovenfor. Transportdokumenter er på samme måte som avtaler om stykkgodsbefordring «godssentrerte»¹²⁰ uavhengig av om de utstedes på bakgrunn av en avtale om stykkgodstransport eller et certeparti.

Det kan stilles spørsmål om det er rimelig at konnossementsutstedelsen skal ha så store konsekvenser for bortfrakter i hans forhold til en sender som ikke er hans egen kontrakts-part. Svaret på dette er at hensynet til mottaker som er tredjepersonen og ikke er del i certepartiavtalen må veie tyngre enn hensynet til bortfrakter. De samme hensynene som har ført til at vi har et preseptorisk lovgrunnlag for et minstevern av vareeier i transportkontrakter vil ha relevans også i dette tilfellet. På visse vilkår vil også bortfrakter som lider tap fordi han må dekke senders tap, kunne kreve regress av befrakter.¹²¹

3.3 Tre områder hvor de rettslige og de materielle forskjellene får betydning

I tillegg til den rettslige forskjellen mellom preseptorisk og deklatorisk lovgivning, er det visse materielle forskjeller mellom regelverkene. Siden reglene i kapittel 13 handler om kontrakter som er godssentrert og kapittel 14 handler om befraktningsavtaler som er skips-sentrert, er innholdet i disse regelsettene også forskjellig. Kapittel 13 har flere bestemmelser som omhandler godset, mens kapittel 14 for det meste inneholder regler om hva som kreves angående selve skipet. I NOU 1993: 36 er det påpekt at noen av spørsmålene vil være de samme i stykkgodstransport og certepartiene, særlig reisecertepartiene, men også

¹¹⁷ Hamburgreglene artikkel 2 nr. 1

¹¹⁸ Sjøloven § 253

¹¹⁹ Vestergaard Pedersen 464-465

¹²⁰ NOU 2012: 10, side 24

¹²¹ Haxthow (2007) side 180

at «løsningene ofte måtte bli andre dersom reglene skal ta tilstrekkelig hensyn til de særlige forhold ved linjefart og stykkgodstransport».¹²²

Forskjellene i kapitlene er så store både innholdsmessig og redaksjonelt at ikke er hensiktsmessig å peke på alle de enkelte forskjellene. I det følgende skal det heller gis tre konkrete eksempler på at reglene er forskjellig. Eksempelene knytter seg til pliktene og ansvaret til transportøren i stykkgodsbefordring satt opp mot pliktene og ansvaret til bortfrakter i certepartier.

3.3.1 Funksjonsfordelingsprinsippet

Grensen mellom stykkgodsbefordring og certeparti har stor betydning for funksjonsfordelingen mellom partene. Med det menes hvordan funksjonsfordelingen er mellom transportør og sender i stykkgodsbefraktningen, og mellom bortfrakter og befrakter i certepartifarten. Forskjellene mellom fraktavtaletypene er her både av rettslig og materiell art. Rettslige fordi reglene er preseptoriske i stykkgodstransporten og preseptoriske i certepartifarten, og materielle fordi partene har forskjellige plikter og ansvar. I stykkgodsbefordringen er det transportøren som har flest plikter og mest ansvar. I certepartifarten vil noen av pliktene og arbeidsoppgavene transportøren tar seg av i stykkgodstransport bli overført til befrakter. Funksjonsfordelingen vil også være avgjørende for ansvarsfordelingen.¹²³ På den annen side vil transportør og bortfrakter alltid ha ansvar for at skipet er sjødyktig.

3.3.1.1 Funksjonsfordeling i stykkgodsbefordring

Det er transportøren som har flest plikter og oppgaver i stykkgodstransport. Han har ansvar for å ta hånd om godset helt fra det leveres og til utlevering på det avtalte utleveringssted. I

¹²² NOU 1993:36 side 15

¹²³ Falkanger, Bull (2010) side 299

tillegg må han tilse at skipet er i sjødyktig stand, og har ansvar for at mannskapet håndterer skipet og godset slik de skal. Varesiden har derimot også noen plikter. Siden de fleste bestemmelsene i kapittel 13 er preseptoriske, vil det ikke være adgang til å avtale at vareeier skal ha flere plikter og mer ansvar enn han pålegges i loven. Transportør kan derimot påta seg flere plikter og mer ansvar enn det loven pålegger ham. Noen av reglene i kapittel 13 er deklarasjonelle. Da vi partene kunne avtale hvem som skal påta seg plikten og ansvaret.

Senderen plikter å pakke varene på forsvarlig vis.¹²⁴ Da denne bestemmelsen er deklarasjonell kan det avtales en annen løsning.¹²⁵ Dersom vareeier har plikt til å pakke varene forsvarlig, men ikke gjør det, kan det få konsekvenser for hans rett til å kreve erstatning om varen blir skadet på reisen.¹²⁶ Et eksempel på en dom hvor dette spørsmålet ble tatt opp er den svenske dommen Götaland.¹²⁷ I denne saken hadde selger inngått avtale om transport av et parti stålstenger. Stålstengene ble skadet, og selgers forsikringsselskap krevde tapet dekket av transportøren. Hovrätten kom til at transportøren hadde ansvar for skaden og måtte dekke tapet. Et av spørsmålene som ble tatt opp var om selger har sikret stålstengene skikkelig. Dersom selger ikke hadde gjort det ville dette fått betydning for transportørens ansvar. Retten fant at selger hadde sikret stålstengene på en forsvarlig måte og pekte også på at transportøren har en undersøkelsesplikt. Derfor måtte transportøren dekke tapet for skaden som hadde oppstått. Også i norsk rett har transportøren en plikt til å undersøke om varene er pakket godt nok, jf. sjøloven § 256 første ledd. Sender vil også kunne ha plikt til å gi opplysninger om varene som transportør vil trenge for å kunne transportere varene.¹²⁸ Disse bestemmelsene er også til en viss grad deklarasjonelle, men unntak av for farlig gods.¹²⁹

¹²⁴ Sjøloven § 255

¹²⁵ Sjøloven § 254 annet ledd

¹²⁶ Falkanger, Bull (2010) side 273

¹²⁷ Innsett i ND 2001.9, avsagt av Hovrätten for Västra Sverige

¹²⁸ Sjøloven §§ 257 og 258.

¹²⁹ Sjøloven § 258 sammenholdt med § 255 annet ledd

I utgangspunktet er det transportøren som står for lasting og lossing av godset. I juridisk teori har det blitt diskutert om sjøloven åpner for at sender kan påta seg denne oppgaven med den virkning at han også blir ansvarlig for skade som skyldes feil fra laste- og lossearbeiderne.¹³⁰ Dette spørsmålet er aktuelt når partene har avtalt at sender skal engasjere laste- og lossearbeidere ved å benytte en FIO klausul.¹³¹ FIO er en forkortelse for free in and out og innebærer at sender selv tar seg av oppgavene rundt det å få varene om bord i skipet og tilbake og i havn når reisen er over.¹³² En stund var dette usikker rett. Problemet var at ordlyden i loven ikke gir klart svar, og det var usikkerhet om Haag-Visbyreglene åpnet for en slik avtalefrihet angående lasting og lossing.¹³³ Haag-Visbyreglene hadde regler som tilsa at det preseptoriske ansvaret transportøren hadde for godset varte fra lastingens begynnelse til lossingens avslutning, noe som stemte med den gamle sjølovens § 168 annet ledd.¹³⁴ I tillegg ble denne perioden utvidet i sjøloven av 1994 til å gjelde hele perioden transportøren hadde godset i sin varetekt både om bord og på land, jf. § 274 første ledd.¹³⁵ Dette skulle egentlig tilsi at det ikke er adgang til å avtale at sender skal ta seg av lasting og lossing med den virkning at han har ansvar dersom det skjer noe galt. I dommen Linvik¹³⁶ kom derimot voldgiftsdommeren til det motsatte resultat. I denne saken ble flere betongelementer skadet under transport til dels på grunn av feil utført av befrakters folk under lastingen. Lasten hadde ikke blitt tilstrekkelig avstemplet. Spørsmålet i saken var om transportøren hadde ansvar for skaden på lasten.¹³⁷ Resultatet i dommen ble ansvarsdeling fordi skipet var usjødyktig da det dro fra lastehavnen på grunn av den utilstrekkelige avstemplingen av lasten. Det viktige i denne sammenheng er at voldgiftsdommeren uttalte at transportøren ikke er ansvarlig for feil utført av laste- eller lossearbeiderne dersom det er varesiden som

¹³⁰ Blant andre, Falkanger, Bull (2010) side 298-300, Selvig (1968) side 194 flg.,

¹³¹ Falkanger, Bull (2010) side 298

¹³² Brækhus (1954) side 42

¹³³ Falkanger, Bull (2010) side 299

¹³⁴ NOU 1993: 36, side 10

¹³⁵ NOU 1993: 36, side 33

¹³⁶ inntatt i ND 1988.288 NV

¹³⁷ Falkanger, Bull (2010) side 299

har engasjert disse.¹³⁸ Partene hadde adgang til å avtale en slik funksjonsfordeling selv om bestemmelsene om transportørens ansvar i sjøloven kapittel 13 er preseptoriske.

3.3.1.2 Funksjonsfordeling i tidscertepartier

At det er forskjell i funksjonsfordelingen mellom partene i stykkgodstransport og certepartier, er særlig tydelig hvis man ser på funksjonsfordelingen for tidscertepartiene. Siden lovens regler for certepartiene er deklatoriske finnes det mange forskjellige løsninger på funksjonsfordelingen i standardcertepartiene. Det vil bli for omfattende å gjøre rede for alt dette i denne avhandlingen og det vil derfor bli fokusert på den funksjonsfordelingen som fremgår av reglene i sjøloven kapittel 14.

I tidscertepartiet overtar befrakter den kommersielle ledelse. Det innebærer at det er befrakter som bestemmer hva slags last skipet skal ha, hvor det skal transporteres og når dette skal skje.¹³⁹ Den nautiske ledelsen beholder derimot bortfrakter. Bortfrakter har dermed fortsatt ansvar for alt som kreves for å holde skipet i sjødyktig stand, samt ansvar for å holde skipet bemannet. Bortfrakter vil også fortsatt være ansvarlig for eventuelle feil foretatt av mannskapet.¹⁴⁰

Når befrakter har overtatt den kommersielle ledelse av skipet fører dette til at visse plikter og arbeidsoppgaver overføres til ham.¹⁴¹ Det finnes to eksempler i sjølovens kapittel 14 på at tidsbefrakter overtar arbeidsoppgaver som vil være transportørens sak å ordne med i en typisk stykkgodstransportavtale. For det første er det i henhold til sjøloven § 380 første punktum, tidsbefrakteren som «skal sørge for brensel og vann til skipets maskiner». For det andre er det i henhold til sjøloven § 381 første ledd, tidsbefrakter som «skal sørge for mot-

¹³⁸ Falkanger, Bull (2010) side 300

¹³⁹ *ibid.* side 237

¹⁴⁰ *ibid.* side 126

¹⁴¹ *ibid.* side 401-402

takelse, lasting, stuing, trimming, sikring, lossing og utlevering av lasten». Det er altså befrakter som må inngå avtaler med stevedorefirmaer om lasting og lossing. I tillegg vil variable utgifter måtte bli dekket av befrakter. I sjøloven § 387 er det gitt uttrykk for en negativ avgrensning av hvilke utgifter det er befrakter som skal betale, nemlig «alle utgifter ved utførelsen av reisene som ikke etter reglene i dette kapittel skal bæres av tidsbortfrakteren».

Som nevnt er det fortsatt bortfrakter som skal ordne med mannskap jf. sjøloven § 372 annet ledd. Dermed er det også bortfrakter som har ansvar dersom feil utført av mannskapet fører til skade for eksempel på lasten som transporteres med skipet. Men når det gjelder laste- og lossemannskap er det befrakters oppgave å skaffe slike. Et spørsmål er om det er bortfrakter eller befrakter som skal være ansvarlig dersom noen av disse foretar en feil og dette fører til skade på tredjemanns eiendom.¹⁴² Funksjonsfordelingsprinsippet tilsier at befrakter burde være ansvarlig for dette, men slik er det ikke. Det er fortsatt bortfrakter som vil være ansvarlig overfor den skadelidte i et slikt tilfelle.^{143 144} Dette må nå anses å være sikker rett selv om det motsatte tidligere er blitt hevdet i juridisk teori.¹⁴⁵ Det er kun ved skade på tredjemanns eiendom bortfrakter vil være ansvarlig for. Dersom det er befrakters egne varer skades vil ikke bortfrakter være ansvarlig. Dette tapet må befrakter ta selv. Det er det samme som gjelder i stykkgodstransport hvor partene har inngått en FIO-klausul i stykkgodstransport.¹⁴⁶ I tillegg vil bortfrakter kunne kreve regress overfor befrakter ved skade på tredjemanns eiendom¹⁴⁷

¹⁴² Falkanger, Bull (2010) side 126

¹⁴³ l. c.

¹⁴⁴ Selvig (1968) side 73 og 75

¹⁴⁵ Brækhus (1954) side 42

¹⁴⁶ jf. ovenfor i 3.3.1.1

¹⁴⁷ Falkanger, Bull (2010) side 126

3.3.1.3 Funksjonsfordeling i reisecertepartier

I reglene om reisecertepartiene er funksjonsfordelingen mellom partene temmelig lik slik den er i stykkgodsbefordringen. I praksis vil det ofte være slik at befrakter overtar noen av oppgavene, for eksempel lasting og lossing ved å ha en FIO klausul i certepartiet.¹⁴⁸ Til forskjell fra stykkgodskapittelet er adgangen til å avtale en slik FIO-klausul uttrykkelig nevnt i sjøloven § 336 første ledd. Men denne forskjellen i funksjonsfordelingen mellom befrakter og bortfrakter er et resultat av avtalefriheten i kapittel 14.

På den annen side kan man si at en av utgiftene er overført til befrakter i den delen av lovens kapittel 14 som gjelder reisecertepartier. I henhold til sjøloven § 335 er det befrakter som må gi bortfrakter godtgjørelse dersom lastingen tar for lang tid slik at den avtalte liggetiden går ut og overliggetiden begynner å løpe. Dette gjelder selv om det ikke er avtalt noen FIO-klausul og det således er bortfrakter som står for lastingen. Det kan synes urettferdig at befrakter må betale dersom bortfrakter bruker for lang tid til lastingen. Hensynet bak er at det er nødvendig å fordele risikoen fordi det kan oppstå mye uforutsett som kan føre til at lastingen tar lenger tid enn først antatt.¹⁴⁹

3.3.2 Ansvarsgrunnlag ved lasteskade og forsinkelse

Det andre området det skal redegjøres for er transportørens og bortfrakters ansvarsgrunnlag for lasteskade og forsinkelse. På dette området er forskjellene først og fremst av rettslig art da innholdet i reglene i stor grad er det samme. I stykkgodsbefordring er transportøren bundet til det ansvarsgrunnlaget som fremgår av sjølovens kapittel 13. Dette er en viktig følge av at reglene i dette kapittelet gjelder preseptorisk. Det lovpålagte ansvaret transportøren har for lasten er temmelig strengt og er ment å ivareta vareeiers rettslige stilling. Særlig ansvaret for skipets sjødyktighet ved reisens begynnelse er meget strengt. I henhold til

¹⁴⁸ Falkanger, Bull (2010) side 360

¹⁴⁹ ibid. side 361

sjøloven § 276 annet ledd har transportøren bevisbyrden for at han og alle i skipets tjeneste «har utvist tilbørlig omhu» i håndteringen av skipet. Ellers er det generelle transportansvaret i sjøloven § 275 første ledd uaktsomhetsansvar med omvendt bevisbyrde. Dette fører til et strengt culpaansvar som ligger nærere det objektive ansvaret enn det vanlige uaktsomhetsansvaret.¹⁵⁰ Culpaansvar med omvendt bevisbyrde kom inn som et resultat av Hamburg-reglene, og er en av grunnene til at konvensjonen ble sterkt kritisert av mange sjøfartsnasjoner.¹⁵¹ Unntakene står i sjøloven § 276 første ledd. Dersom det bevises at skaden skyldes enten feil eller forsømmelse fra en «i skipets tjeneste» med hensyn til «navigeringen eller behandlingen av skipet», eller «brann som ikke skyldes feil eller forsømmelse fra transportøren selv», er ikke transportøren ansvarlig for tapet som har oppstått.¹⁵²

I certepartiene derimot, blir avtalefriheten benyttet i meget høy grad.¹⁵³ Dette resulterer ofte i ansvarsfraskrivelser fra bortfrakters side. Lovens deklarasjonens utgangspunkt er at bortfrakter har samme ansvar for skade på lasten som transportøren har i stykkgodstransport. Dette følger av sjøloven §§ 347 og 383 som begge henviser til ansvarsreglene i kapittel 13. Det vanligste er dog at partene avtaler seg bort fra de deklarasjonens reglene og heller benytter standardcertepartier.

Et eksempel på at bortfrakter fraskriver seg ansvar i høy grad er standardreisecertepartiet Gencon klausul 2. I denne klausulen står det at bortfrakter har ansvar for skipets sjødyktighet, men utover dette er bortfrakters ansvar svært begrenset. Selv om skaden skulle skyldes «neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners» vil ikke bortfrakter kunne holdes ansvarlig. Ansvar for feil og forsømmelse fra enhver i skipets tjeneste er her fraskrevet utover bortfrakters plikt til å få skipet i sjødyktig stand. Denne klausulen tar bort nesten alt ansvar fra bortfrakter angående skade på last i reisecertepartiet, og dette fører til at risikoen for tap og skade på lasten i stor grad er overført til

¹⁵⁰ Falkanger, Bull (2010) side 261

¹⁵¹ NOU 1993: 36 side 10

¹⁵² Falkanger, Bull (2010) side 262

¹⁵³ NOU 1993: 36 side 15

befrakter eller lasteeier.¹⁵⁴ Ikke alle standardcertepartier inneholder så store ansvarsfraskrivelser som Gencon klausul 2, det finnes noen som ligger nærmere opp til lovens ordning.¹⁵⁵

Når det gjelder tidscertepartiene ligger det i dets natur at flere plikter er overført til tidsbefrakteren. Likevel er det fortsatt bortfrakter som har ansvaret for at skipet er sjødyktig, og dermed at det er tilstrekkelig bemannet og utrustet til å seile i de forskrevde områder og til å transportere all type last innenfor de rammene certepartiet setter.¹⁵⁶ I tillegg henviser som nevnt sjøl § 383 til ansvarsreglene i kapittel 13. Også i de standardiserte tidscertepartiene er det vanlig at bortfrakter begrenser sitt ansvar for skipets sjødyktighet.¹⁵⁷ Dette gjelder særlig for ansvaret i de tilfeller hvor lasten er blitt skadet eller forsinket. Her har vi eksempler på store ansvarsfraskrivelser i de standardiserte certepartiene.

3.3.3 Deviasjon

Det foreligger deviasjon når «skipet forsettlig forlater den forutsatte, kontraktmessige rute».¹⁵⁸ Problemstillingene rundt deviasjon vil bare kunne oppstå ved stykkgodstransport og reisecertepartier siden befrakter i tidscertepartiene har tatt over den kommersielle ledelsen av skipet og således bestemmer hvor det skal seile. På dette området er forskjellene i reglementene av både rettslig og materiell art.

Om deviasjonen anses å være lovlig avhenger av hva som er grunnen bak deviasjonen. Historisk sett har årsakene som kan føre til lovlig deviasjon vært svært få, og ansvaret dersom lasten blir skadet under en ulovlig deviasjon vært meget strengt.¹⁵⁹ En rimelig grunn som vil åpne for å foreta en lovlig deviasjon vil for eksempel være å redde menneskeliv. Begrunnelsen for denne strenge reguleringen er at den nye ruten transportøren forsettlig har

¹⁵⁴ Falkanger, Bull (2010) side 378

¹⁵⁵ *ibid.* side 379

¹⁵⁶ *ibid.* side 231

¹⁵⁷ *ibid.* side 393

¹⁵⁸ *ibid.* side 289

¹⁵⁹ *l. c.*

valgt kan innebære nye risikomomenter som sender eller befrakter ikke hadde mulighet til å forutse på forhånd.¹⁶⁰ I dag reguleres dette annerledes i stykkgodstransporten, men reglene har stort sett blitt beholdt i reisecertepartifarten.

3.3.3.1 Reglene om deviasjon i Reisecertepartier

Sjølovens regler om deviasjon i reisecertepartier er deklarasjonelle og disse fravikes ofte i praksis slik at bortfrakter får videre adgang til å deviere.¹⁶¹ I denne sammenheng skal det kun redegjøres for lovens regler om deviasjon. Loven setter meget snevre grenser for hva som kan være en lovlig deviasjon. I henhold til sjøloven § 340 kan deviasjon kun «foretas for å redde personer, eller for å berge skip eller gods eller av annen rimelig grunn». Ved bedømmelsen av om grunnen er rimelig må det tillegges betydelig vekt den risiko dette innebærer for befrakter.¹⁶² Tradisjonelt har også reglene for deviasjon vært strenge når det gjelder reisecertepartier, og sjøloven § 340 har ikke brutt med dette.¹⁶³

3.3.3.2 Reglene om deviasjon i stykkgodstransport

I stykkgodstransport er reglene annerledes. Tidligere hadde sjøloven en egen regel som kun gjaldt deviasjonstilfellene, men som senere har blitt opphevet. Også Haag-Visbyreglene har en egen regel som kun gjelder deviasjon. I henhold til Haag-Visbyreglene artikkel 4 nr. 4 anses ikke deviasjon å være et kontraktsbrudd dersom den er foretatt for å redde liv eller eiendom eller av annen rimelig grunn.¹⁶⁴ I forarbeidene til sjøloven av 1994 forklares det at denne regelen «passer dårlig i moderne stykkgodsfart hvor transportøren både har, og har behov for, betydelig valgfrihet med hensyn til transportmåte og andre sider ved utførel-

¹⁶⁰ Falkanger, Bull (2010) side 289

¹⁶¹ Haxthow (2007) side 192

¹⁶² Falkanger, Bull (2010) side 353

¹⁶³ ibid. side 352-353

¹⁶⁴ Vestergaard Pedersen (2008) side 655-656

sen».¹⁶⁵ I stedet er det hovedregelen om transportørens uaktsomhetsansvar for godset i sjøloven § 275 første ledd, som er utgangspunkt for vurderingen av om sender kan kreve erstatning for skade eller ikke, når transportøren har foretatt en deviasjon. Dette må ses i sammenheng med den generelle plikten transportøren har til å utføre transporten med omhu og hurtighet i sjøloven § 262 første ledd.¹⁶⁶ I sjøloven § 275 annet ledd følger det at transportøren har rett til å foreta «tiltak for å redde personer eller rimelige tiltak for å berge skip eller annen eiendom til sjøs». Denne bestemmelsen synes å gjelde mer spesifikt for deviasjon, men i henhold til sjølovens forarbeider er dette leddet en gjentakelse av det som står i hovedregelen i første ledd, og er således overflødig.¹⁶⁷

Dette betyr at så lenge transportøren har handlet med tilbørlig omhu overfor lasteeiers interesser, bør han ha betydelig fleksibilitet men hensyn til gjennomføringen av selve reisen.¹⁶⁸ I stykkgodstransport har dermed transportøren større frihet til å foreta deviasjon. En annen grunn til at sjøloven ikke lenger har egne regler om deviasjon er at deviasjonsbegrepet forutsetter at partene har avtalt at en bestemt reiserute skal være den kontraktmessige, noe som er vanskelig å forene med forholdene i stykkgodstransporten i dag.¹⁶⁹

Dette viser at visse særegne sider som er forskjellig ved stykkgodstransport i forhold til reisecertepartier har ført til forskjellige løsninger i loven. Mens det i reisecertepartifarten er viktig at bortfrakter holder seg til den kontraktmessige ruten partene har avtalt på forhånd slik at det ikke skal oppstå nye risikomomenter som befrakter ikke hadde mulighet til å forutse på forhånd, gjør ikke de samme hensynene seg gjeldende i stykkgodsbefordringen. Transportøren bør derfor ha frihet til å legge om ruten så lenge varene kommer frem tidsnok. Derfor har vi i sjøloven fortsatt en meget snever adgang til å foreta lovlig deviasjon, samt et strengt erstatningsansvar ved ulovlig deviasjon for i stykkgodsbefordringen, mens disse reglene er tatt bort for stykkgodsbefordringens del.

¹⁶⁵ NOU 1993: 36 side 28

¹⁶⁶ l.c.

¹⁶⁷ ibid. side 35

¹⁶⁸ Falkanger, Bull (2010) side 290

¹⁶⁹ NOU 1993.36 side 28

4 Grensedragningen mellom certepartier og stykkgodsbefordring

4.1 Innledning

Frem til nå er det redegjort for betydningen av grensen mellom avtaler om stykkgodstransport og certepartier. I det følgende skal det redegjøres for hvordan denne grensen bør trekkes. Som nevnt tidligere er utgangspunktet at stykkgodsavtalene er godssentrerte, mens befraktningsavtalene er skipssentrerte.¹⁷⁰ Ofte vil det ikke være noen tvil om fraktavtalen partene har inngått er en avtale om stykkgodstransport eller et certeparti. I slike tilfeller vil ikke sonderings spørsmålet by på problemer. Men det kan tenkes tilfeller hvor grensedragningen kan bli problematisk.^{171 172}

I sjøloven er det ikke forklart hva som er avgjørende for sonderingen eller hvordan grensen bør trekkes i praksis. I § 253 står det at kapittel 13 ikke gjelder «certepartier for hel- eller delbefraktning av skip», men det er ikke utdypet hvordan man skal sonde mellom hva som er stykkgodsbefordring og befraktning. Det må derfor letes i andre kilder for å finne hvor grensen mellom disse fraktavtaletypene går. I forarbeidene til sjøloven er det lagt til grunn at partene har stor frihet til å velge om de skal bruke certeparti eller konnossement.¹⁷³ Utgangspunktet er derimot at partene kan velge om de vil bruke den ene eller den andre type fraktavtale. Dette er klarere uttrykt i NOU 2012: 10 hvor det følger;

«Som rettslig begrep er det ikke lastens art, men avtaleforholdene som er avgjørende. Gjelder transportavtalen hele skipet eller en del av det, regnes avtalen ikke

¹⁷⁰ NOU 2012: 10, side 24

¹⁷¹ Falkanger, Bull (2010) side 293

¹⁷² Grönfors (1982) side 24

¹⁷³ Falkanger, Bull (2010) 294

som en stykkgoodsavtale, selv om det som skal transporteres er pakket gods. Og gjelder avtalen enkelte enheter, regnes avtalen som en stykkgoodsavtale, selv om enhetene kanskje fyller opp hele skipet.»¹⁷⁴

Dermed kan det synes som at partene fritt kan velge om de vil inngå et certeparti eller en avtale om stykkgodstransport, uansett hva slags gods det er snakk om og hvor stort varepartiet er. En følge av dette ville vært at hvilket regelsett som kommer til anvendelse er avhengig av hva partene selv har bestemt, noe som ville være lite heldig. Dette ville ført til at beskyttelsen av vareeiers interesser gitt i de preseptoriske reglene i sjølovens kapittel 13 enkelt ville kunne bli unngått ved å kalle avtalen et certeparti i stedet for en avtale om stykkgodstransport.

Som det vil fremgå nedenfor er det ikke slik. Problemet løses gjennom en tolking av fraktavtalen hvor det legges vekt på forskjellige sider ved avtaleforholdet. I tillegg er det i juridisk litteratur antydning at domstolene ikke vil godta et certeparti dersom det er inngått kun for å omgå reglene i sjøloven kapittel 13.¹⁷⁵ Dermed er det ikke fritt frem for å omgå reglene og ordningen i sjøloven.

4.2 Tolking av fraktavtalen – særlig om transportdokumentets betydning

Ved tolkning av fraktavtaler gjelder som utgangspunkt de samme tolkingsregler som for avtaletolkning ellers. Ordene i avtalen skal tolkes i samsvar med vanlig språklig forståelse.¹⁷⁶ Typisk faglige uttrykk må dog tolkes i samsvar med hva de betyr i den aktuelle faglige disiplin. Imidlertid må partenes felles forståelse legges til grunn dersom denne kan påvi-

¹⁷⁴ NOU 2012: 10, side 24

¹⁷⁵ Falkanger, Bull (2010) side 294

¹⁷⁶ *ibid.* side 10

ses.¹⁷⁷ Partenes opptreden i etterkant av avtaleslutningen vil også kunne belyse hva partene har ment å avtale.¹⁷⁸

I forarbeidene til sjøloven er det antydning at «hvilket transportdokument som er utstedt til bekreftelse av fraktavtalen» vil være av stor betydning for om fraktavtalen skal anses som en befraktningsavtale eller stykkgodstransport.¹⁷⁹ Dersom det er utstedt et konnossement vil det være et tungtveiende moment for at man står overfor en avtale om stykkgodstransport, mens avtalen vanligvis vil bli ansett å være en befraktningsavtale dersom et certeparti er utstedt. Det følger også av alminnelige tolkningsprinsipper at dersom det foreligger noe skriftlig er hovedregelen at dette antas å gi uttrykk for hva som faktisk er inngått.¹⁸⁰ Transportdokumentene er skriftlige dokumenter som bekrefter fraktavtalen. Selv om transportdokumentene utstedes i etterkant av avtaleinngåelsen, er de likevel ansett å være et viktig utgangspunkt for sontringen og en presumsjon for hva slags type fraktavtale som foreligger.¹⁸¹ Dersom det er utstedt et sjøfraktbrev eller et følgebrev, vil dette ha samme betydning som et konnossement, nemlig at fraktavtalen er en avtale om stykkgodstransport og det dermed er reglene i sjøloven kapittel 13 som skal gjelde for reisen.¹⁸² Noe av grunnen til at transportdokumentene anses som så viktige kan også forklares historisk. Haag-konvensjonen og Haag-Visbyreglene knytter selve transportansvaret til utstedelse av konnossement.¹⁸³ Reglene i dagens norske sjølov bygger ikke transportansvaret på det kriterium at konnossement er utstedt.¹⁸⁴ Likevel kan tradisjonen i Haagreglene ha ført til at konnossementene og de andre transportdokumentene er gitt den viktige stillingen de fortsatt har i dag. Ovenfor i del 3.2.4 ble det redegjort for at konnossementer har betydning for hvilket regelsett som kommer til anvendelse uansett om det er snakk om stykkgodsbeford-

¹⁷⁷ Falkanger, Bull (2010) side 10-11

¹⁷⁸ l. c.

¹⁷⁹ NOU 1993: 36 side 22

¹⁸⁰ Falkanger, Bull (2010) side 11

¹⁸¹ Vestergaard Pedersen (2008) side 455

¹⁸² Webster (2012) note 438

¹⁸³ NOU 2012: 10, side 55

¹⁸⁴ l. c.

ring eller certepartifart. I denne sammenheng har konnossementet også betydning for selve sontringen mellom de to fraktavtaletypene.

Transportdokumentene er et viktig utgangspunkt for tolkingen og vil være en presumsjon for hva slags fraktavtale som er inngått. På den annen side må man også se på realiteten bak transportavtalen. Det er ikke slik at transportdokumentet alltid vil være avgjørende. Dette er viktig fordi sjøloven kapittel 13 er preceptorisk. Partene kan ikke omgå regelverket ved å utstede et certeparti i stedet for et konnossement eller et sjøfraktbrev hvis fraktavtalen i realiteten er stykkgodsbefordring. Det har i juridisk litteratur blitt gitt uttrykk for at det må finnes en grense for avtalefriheten til partene dersom avtaleforholdet har sider som er typiske for en avtale om stykkgodsbefordring.¹⁸⁵ Videre er et eksempel nevnt:

«Blir et mindre vareparti sendt med et typisk linjeskip, vil domstolene neppe godta at det råder kontraktsfrihet fordi transportdokumentet er et certeparti».¹⁸⁶

I et slikt tilfelle kan det godt hende vareeier har behov for den beskyttelsen sjølovens kapittel 13 gir. Spørsmålet er da om fraktavtalen bør bli ansett å være en avtale om stykkgods-transport i stedet for delbefraktning, selv om det er utstedt et certeparti. Derfor må en også se hen til andre sider ved avtaleforholdet for å finne ut hvilken type fraktavtale partene har ment å inngå og faktisk har inngått. I tolkingen må selve utformingen av avtalen og partenes hensikt tillegges vekt.¹⁸⁷ Disse momentene henger til dels sammen. Avtalens utforming kan være behjelpelig for å finne ut av hva som har vært partenes intensjon, og utsagn om partenes intensjon kan belyse hvordan avtales bør tolkes. I praksis er det viktig å se på flere sider ved kontraktsforholdet.

¹⁸⁵ Falkanger, Bull (2010) side 294

¹⁸⁶ l. c.

¹⁸⁷ Grönfors (1982) side 24 og 28

I dommen Svaneholm¹⁸⁸ peker retten på visse momenter som har betydning for grensedragningen.¹⁸⁹ I denne saken hadde et linjeskip tatt med typisk bulklast i et lasterom, blant annet tre partier mais. I booking noten vedrørende maisen var det inntatt visse hevingsgrunner. Videre ble det henvist til konnossementet som også inneholdt to vidtgående hevingsgrunner. Blant annet kunne «varje omständighet som medförde risk for fartygets fördröjning» være en hevingsgrunn. Rederiet hevet transportavtalen ved å påberope seg denne klausulen i konnossementet fordi ventetiden i lastehavnen på grunn av trafikkopp-hopning kunne beregnes til 10 dager, noe som ville forstyrre skipets seilingsplan i stor grad. Spørsmålet i saken var således om konnossementets bestemmelser skulle gjelde maisen, slik at rederiet hadde rett til å heve i henhold til konnossementets bestemmelser. Motparten hevdet nemlig at maisen ikke var en del av den lasten som konnossementet gjaldt fordi mais er en typisk helbefraktningssvare. Denne innvendingen fikk ikke gjennomslag hos retten og resultatet ble at konnossementets klausuler også gjaldt for maisen. Det utslagsgivende var at helhetsinntrykket av transportens struktur viste at det dreide seg om linjefart. Det moment at lasten var av den art som det vanligvis inngås en befraktningsavtale om, ble ansett å ikke ha noen vekt. Retten fokuserte heller på transportens struktur og at det faktum at det var utstedt et konnossement. Det kan også merkes at skipet var et linjeskip.

For å avgjøre av hva hensikten til partene har vært, kan man også se på «om parterna främst haft för ögonen fartygsrymmet såsom medel för transporten eller själva godset».¹⁹⁰ Dersom partene i avtalen har fokusert mest på selve skipet og lasterommet kan dette tyde på at det foreligger en avtale om befraktning av hele eller deler av skipet og kapittel 14 i sjøloven vil gjelde. Motsatt, hvis avtalen har fokus på selve godset som skal transporteres, vil dette være et moment som tilsier at partene har inngått en avtale om stykkgodstransport og sjøloven kapittel 13 regulerer forholdet. Med andre ord må man se på «realiteten bak

¹⁸⁸ ND 1976 side 325

¹⁸⁹ Grönfors (1982) side 25

¹⁹⁰ *ibid.* side 24

transportavtalen».¹⁹¹ Ofte vil det kunne være hjelpsomt å stille spørsmål om det skipet eller godset som er «utgangspunktet for avtalen».¹⁹² I visse typetilfeller kan det være vanskeligere å foreta grensedragningen enn ellers. To slike typetilfeller er delbefraktning og kvantumskontrakter.

4.2.1 Delbefraktning

Sjøloven åpner for at en befraktningsavtale kan gjelde bare en del av skipet. Dette kalles delbefraktning.¹⁹³ Når en fraktavtale kun gjelder en del av skipet, vil bortfrakter måtte inngå avtale med andre befraktere i tillegg for å få bortfraktet hele skipet. Dette fører til at flere reisecertepartier er knyttet til samme reise. En befrakter vil fylle noen av lasterommene i skipet, mens en annen befrakter fyller andre lasterom.¹⁹⁴ Det er i utgangspunktet ingen grense for hvor mange certepartier som kan inngås for hvert skip. Problemet er at man kan ende opp med certepartier som minner om en avtale om stykkgodstransport. I forarbeidene til sjøloven er det uttalt at det «kan være vanskelig å trekke grensen mellom stykkgodsbefraktning og delbefraktning» fordi avtalen gjerne vil ha «godstransport som primærformål».¹⁹⁵ Ekstra vanskelig kan sontringen bli ved såkalte «space charters» som er en særlig form for delbefraktning.¹⁹⁶ Her vil det typisk være et linjeskip hvor det for eksempel gis «rett til å få transportert et visst antall containere med linjen».¹⁹⁷ I et slikt tilfelle vil certepartiet ha særegenheter som gjør at det minner om en typisk stykkgodstransportavtale. For det første vil fraktavtalen kun gjelde en liten del av skipet, og for det andre vil den til dels være godssentrert siden det er fokus på containere, altså godset, i stedet for skipet og dets lasterom. I tillegg vil godset transporteres med skip som vanligvis benyttes i stykkgodsbefordring, nemlig linjeskip. Sontringen må i prinsippet foretas på samme måte som ellers.

¹⁹¹ Webster (2012) note 438

¹⁹² l.c.

¹⁹³ Sjøloven § 321 annet ledd

¹⁹⁴ Falkanger, Bull (2010) side 231

¹⁹⁵ NOU 1993: 36, side 57

¹⁹⁶ Falkanger, Bull (2010) side 347

¹⁹⁷ l.c.

Helhetsinntrykket av avtaleforholdet er avgjørende, og viktige momenter vil være valg av transportdokument, utforming av avtalen, partenes intensjoner. I forarbeidene til sjøloven er dette beskrevet slik;

”Om det foreligger delbefraktning eller stykkgodstransport, avhenger således av hvilke kontraktsdokumenter partene har benyttet, eller har tatt sikte på å benytte. Selv om certeparti ikke er utstedt, vil det foreligge delbefraktning når partene har brukt et avtaledokument som dekker vesentlig de samme punktene som et certeparti, for eksempel en såkalt « fixture note » som viser til et bestemt certepartiformular.”¹⁹⁸

Siden forskjellige forhold rundt avtaler om delbefraktning kan minne om en typisk avtale om stykkgodstransport, vil muligens valg av transportdokument bli ekstra viktig ved sontringen i disse tilfellene.

4.2.2 Kvantumskontrakter

Et annet eksempel hvor grensen kan bli vanskelig å trekke er sontringen mellom stykkgodsavtaler og kvantumskontrakter. Kvantumskontrakter er en form for reisecerteparti og er regulert i sjøloven kapittel 14 del III. Utgangspunktet er altså at kontraktsfriheten råder. I henhold til sjøloven § 254 annet ledd gjelder dog kapittel 13 for den enkelte reise hvis ikke reisen utføres i henhold til certeparti. Så her vil betydningen av grensen mellom stykkgodstransport og certepartier være avgjørende for hvilket regelsett som skal gjelde.

¹⁹⁸ NOU 1993:36, side 58

En kvantumskontrakt vil kunne være aktuelt å inngå dersom en vareeier, gjerne et stort foretak, skal sende store mengder last.¹⁹⁹ Siden avtaler om stykkgodsbefordring ofte gjelder et mindre kvantum varer, vil disse vanligvis være forskjellige fra kvantumskontrakter. Selv om kvantumskontrakter og avtaler om stykkgodsbefordring ofte vil være meget ulike, kan gråsoner tenkes. Problemet er at kvantumskontrakten knytter seg til lasten og ikke et eller flere identifiserte skip, slik et vanlig certeparti gjør.²⁰⁰ Det som kjennetegner certepartiene er at de er skipssentrert og ikke godssentrert. I tillegg er vederlaget basert på faktisk transportert kvantum,²⁰¹ mens certepartiene ellers baserer frakten på den muligheten befrakter har til å benytte skipets transportkapasitet, ikke hvor mye som faktisk blir transportert. Dette gjør at kvantumskontrakter i alle fall teoretisk sett kan minne om stykkgodsbefordring. Sjøloven legger opp til at det skal være et skille mellom hele kvantumskontrakten og den enkelte reise. Kvantumskontrakten som helhet anses alltid som et reisecerteparti og reguleres i kapittel 14 del III, mens den enkelte reise kan være enten et certeparti eller stykkgodsbefordring avhengig av hva som er avtalt.²⁰² Man kan se det slik at kvantumskontrakten er en slags rammeavtale.²⁰³ Spørsmålet om det foreligger et certeparti eller stykkgodsbefordring må løses på samme måte som beskrevet ovenfor. Altså vil avtalens struktur, hvilket transportdokument som er valgt, samt partenes intensjon være avgjørende.

¹⁹⁹ Falkanger, Bull (2010) side 424

²⁰⁰ *ibid.* side 425

²⁰¹ *l. c.*

²⁰² Sjøloven § 253 annet ledd annet punktum.

²⁰³ Grönfors (1982) side 30-31

5 Rotterdamreglene

5.1 Innledning

Som nevnt i del 1 ble de utarbeidet en ny konvensjon om fraktavtaler i 2008, populært kalt Rotterdamreglene. Denne konvensjonen er per dags dato ikke ratifisert av Norge.²⁰⁴ Det er uvisst om Rotterdamreglene noen gang vil bli norsk rett. På den annen side er det blitt utferdiget en NOU hvor Sjølovkomiteen anbefaler Norge å ratifisere konvensjonen dersom USA eller de største EU-statene ratifiserer.²⁰⁵ Derfor er det interessant å se på eventuelle endringer ratifikasjon av konvensjonen ville medføre i forhold til dagens regelverk.

Det er viktig å påpeke at konvensjonen ikke gjelder for certepartier.²⁰⁶ Dette har to virkninger. For det første vil konvensjonen stort sett kun føre til endringer i kapittel 13, ikke i kapittel 14 i sjøloven. Konvensjonen vil fortsatt kunne få betydning for certepartiene, men den vil ikke regulere forholdet mellom bortfrakter og befrakter.²⁰⁷ Den andre virkningen er at konvensjonen legger til grunn at det fortsatt må finnes en grense mellom stykkgodsbefordring og certepartier. Dermed vil det fortsatt måtte sondres mellom fraktavtaletypene selv om Rotterdamreglene skulle bli norsk rett.

I det følgende skal det redegjøres for de materielle forskjellene mellom dagens lovverk og Rotterdamreglene, samt om disse forskjellene vil kunne påvirke den rettslige betydningen av grensen mellom stykkgodsbefordring og certepartier. Dagens situasjon er beskrevet i del 3 i denne oppgaven. I tillegg skal det undersøkes om gresedragningen mellom stykkgodsbefordring og certepartier foretas annerledes i Rotterdamreglene enn i dag og som er redegjort for ovenfor i del 4.

²⁰⁴ Per september 2012, funnet på hjemmesiden til FN

²⁰⁵ NOU 2012: 10, side 11

²⁰⁶ Rotterdamreglene artikkel 6 1. a.

²⁰⁷ NOU 2012: 10, side 11

5.2 Om Rotterdamreglene vil påvirke betydningen av grensen mellom stykkgodstransport og certepartier

5.2.1 Rettslig betydning

Rotterdamreglene har til formål å beskytte vareeier, på samme måte som tidligere konvensjoner. Dermed er de fleste reglene preseptoriske og det er ikke mange rettslige forskjeller mellom dagens lovverk og Rotterdamreglene på dette punkt. Det finnes dog en viktig rettslig forskjell. I Rotterdamreglene er gruppen av personer som kan påberope regler i kapittel 13 under et certeparti utvidet. Det er her ikke snakk om de tilfellene hvor det er utstedt et trampkonnossement. Hvis det er utstedt trampkonnossement vil ihendehaver av dette konnossementet kunne påberope reglene i kapittel 13 uansett om han er mottaker av godset eller ikke. I del 3 i denne oppgaven sies det at mottaker som ikke er del i certepartiet kan påberope visse regler i kapittel 13 selv om fraktavtalen ikke er en stykkgodsavtale, uvilkaarlig om han har fått utstedt et trampkonnossement eller ikke. Dette følger av § 347 annet ledd første punktum, dersom certepartiet er et reisecerteparti, og av § 383 annet ledd første punktum, dersom certepartiet er et tidscerteparti. I disse bestemmelsene følger det at mottaker kan påberope seg visse regler i kapittel 13 selv om han ikke har mottatt noe trampkonnossement. Disse reglene vil få et videre omfang dersom Rotterdamreglene innføres i norsk rett. Sjølovskomiteen beskriver forholdet slik;

«Etter gjeldende sjølov kan således mottakeren påberope seg stykkgodsreglene også når fraktavtalen ikke er en stykkgodsavtale (sjøloven §§ 347 og § 383). Rotterdamreglene utvider virkeområdet for stykkgodsreglene enda mer, slik at de ikke bare kan påberopes av mottaker uansett om transportdokument er utstedt, men

også av andre, opplistede personer (Rotterdamreglene artikkel 7). Stykkgoodsreglene har med andre ord fått et vidt anvendelsesområde.»²⁰⁸

I henhold til Rotterdamreglene artikkel 7 inneholder gruppen av de som kan påberope seg reglene «the consignee, controlling party or holder that is not an original party to the charter party». I lovutkastet til nye sjøloven § 254, som bygger på konvensjonen er listen oversatt slik; «mottaker, rådighetshaver eller ihendehaver som ikke er opprinnelig part i certepartiet».²⁰⁹ Denne listen anses å være uttømmende.²¹⁰ Mens mottaker er den eneste som kan påberope seg kapittel 13 i dagens sjølov, vil altså også rådighetshaver og ihendehaver kunne gjøre dette dersom Rotterdamreglene innføres i norsk rett.²¹¹

5.2.2 Materiell betydning

I del 3 ble det redegjort for den rettslige betydningen av grensen mellom stykkgoodsbefordring og certepartier sett i lys av dagens regler i sjøloven. Der ble det pekt på tre materielle forskjeller mellom disse fraktavtalene som gjør grensen betydningsfull. Disse er funksjonsfordelingsprinsippet, deviasjon og transportørens ansvar ved forsinkelse og skade på last. Nedenfor skal det undersøkes om disse temaene er regulert annerledes i Rotterdamreglene.

Når det gjelder funksjonsfordelingsprinsippet foreligger det visse endringer i Rotterdamreglene, men disse er ikke omfattende. De eneste reglene som er forskjellig er de som tilsier at det er transportøren som skal ta seg av lasting og lossing av godset. Disse reglene gjelder preseptorisk i dagens sjølov, men gjelder kun deklarasjon i Rotterdamreglene. Dette følger av konvensjonens artikkel 13 nr. 2 at partene har frihet til å avtale hvem av de som skal

²⁰⁸ NOU 2012: 10, side 25

²⁰⁹ *ibid.*, side 130

²¹⁰ *ibid.*, side 56

²¹¹ *ibid.*, side 126

«laste, håndtere eller losse godset» jf. artikkel 13 nr.2.²¹² På den annen side fremgår det av rettspraksis at det også i dag er adgang til å avtale at det er sender som skal ta seg av lasting og lossing. Dette fremgår av Linvikdommen²¹³ som det er redegjort for nærmere ovenfor i avsnitt 3.3.1 om funksjonsfordelingen i stykkgodsbefordring.

Reglene for deviasjon er heller ikke annerledes i Rotterdam enn i sjøloven. Deviasjon er regulert i Rotterdamreglene artikkel 24 og samsvarer med de ansvarsreglene som allerede følger av de preseptoriske reglene som gjelder generelt for transportansvaret i sjøloven kapittel 13.²¹⁴

Ved transportørens preseptoriske ansvar ved forsinkelse og skade på last finnes det visse endringer i Rotterdamreglene i forhold til sjølovens regulering. For det første er ansvarsfrikaket for nautisk feil tatt bort. Transportørens ansvar for lasten som i dag finnes i sjøloven §§ 275 flg., reguleres av konvensjonens artikkel 17. Denne bestemmelsen er utformet noe komplisert og har en katalog hvor alle ansvarsunntakene er inntatt. Det interessante i denne sammenheng er at unntaket for nautisk feil ikke er tatt med i denne katalogen og vil dermed ikke være noe transportøren kan påberope seg etter Rotterdamreglene.²¹⁵ Begrunnelsen for dette ligger i at «den tekniske sikkerheten til sjøs er bedret, slik at de fleste havarier skyldes menneskelig svikt».²¹⁶ I tillegg er det slik at «det å føre skipet sikkert frem er blant transportørens kjerneytelser»²¹⁷. Dermed kan det være uheldig at transportøren skal være ansvarsløs dersom det foretas nautiske feil. I tillegg finnes det langt mer teknologi og instrumenter i dag som gjør navigering enklere enn tidligere. Således kan man si en nautisk feil ikke er like unnskyldelig som før. Unntaket for nautisk feil var et kompromiss mellom va-residen og transportørsiden når det strenge culpaansvaret med omvendt bevisbyrde i Haag-

²¹² Norsk oversettelse av Rotterdamreglene i NOU 2012: 10, side 195

²¹³ inntatt i ND 1988.288 NV

²¹⁴ NOU 2012: 10, side 71

²¹⁵ ibid. side 54, 68

²¹⁶ ibid. side 68

²¹⁷ Ibid. side 68

reglene og Haag-Visbyreglene ble fremforhandlet.²¹⁸ I Hamburgreglene ble også dette unntaket tatt bort, men ble værende i den norske sjøloven da Norge formelt valgte å fastholde Haag-Visbyreglene.²¹⁹ For det andre er perioden transportøren har ansvar for godset utvidet i Rotterdamreglene. I henhold til sjøloven § 274 første ledd varer ansvarsperioden fra transportøren har godset i sin varetekt i lastehavnen til godset kommer frem til lossehavnen. I Rotterdamreglene artikkel 12 står det at transportøren har ansvar for godset fra det mottas til det leveres. Dette vil i prinsippet også omfatte for eksempel terminalperioder.²²⁰ Dermed går Rotterdamreglene lenger enn Haagreglene og Haag-Visbyreglene i denne forstand, og fører til et utvidet ansvar for transportøren. Derimot kan det i henhold til konvensjonen avtales at transportøren ikke skal være ansvarlig for terminalperioden på avsendersted og mottakersted.²²¹ Men sjølovkomiteen har i NOUen foreslått at vi i Norge ikke skal ha avtalefrihet på dette punktet, noe konvensjonen åpner for.²²²

De fleste artiklene i Rotterdamreglene som er nevnt ovenfor gir vareeier større rettigheter enn det han har i dagens reglement. Dette innebærer at en sender i en avtale om stykkgods-transport vil få høyere grad av beskyttelse i loven enn han har i dag. Det fører til at det blir enda større forskjell mellom den lovbestemte beskyttelsen av en sender i stykkgodsbefordringen, og en befrakter i certepartier. Dermed vil den rettslige betydningen av grensen mellom stykkgodsbefordring og certepartier ikke bli noe mindre dersom Rotterdamreglene innføres i norsk rett. Heller tvert imot.

²¹⁸ Webster (2012) note 503

²¹⁹ Falkanger, Bull (2010) side 267

²²⁰ NOU 2012: 10, side 66

²²¹ Rotterdamreglene artikkel 12 nr. 3

²²² NOU 2012: 10, side 66

5.3 Grensedragningen mellom stykkgodstransport og certepartier i Rotterdamreglene

I Rotterdamreglene benyttes ikke termen «certeparti». I stedet brukes termene «helbefraktning» og «delbefraktning».²²³ Dette samsvarer for øvrig med sjøloven og innebærer ingen forskjell mellom regelsettene. I tillegg er hovedregelen at konvensjonen gjelder for «linjefart».²²⁴ Utgangspunktet for sontringen etter konvensjonen er ikke grensen mellom stykkgodsbefordring og certepartifart, men mellom linjefart og ikke-linjefart.²²⁵ Linjefart er i konvensjonens artikkel 1 nr. 3 definert som «en transporttjeneste som tilbys allmennheten ved annonsering eller liknende publisering, og som omfatter transport med skip i linjefart mellom nærmere angitte havner i samsvar med offentlig tilgjengelige rutetabeller over avganger».²²⁶ Dersom forholdet er linjefart vil konvensjonen gjelde «bortsett fra i (forholdet mellom partene i) avtaler om hel- eller delbefraktning av skip, enten de kan kalles certepartier eller ikke».²²⁷ Dette følger av konvensjonen artikkel 6 nr. a og b.²²⁸ Konvensjonen gjelder ikke ved «ikke-linjefart», men det finnes unntak. Ikke-linjefart er i Rotterdamreglene definert som alt som ikke er linjefart.²²⁹ I henhold til artikkel 6 nr. 2 a og b gjelder konvensjonen for ikke-linjefart hvor det «ikke foreligger noen certepartiavtale eller annen avtale mellom partene om hel eller delbefraktning av skip», samt der «det er utstedt et transportdokument eller et elektronisk transportdokument».²³⁰ Dermed vil «forhold som har likhetstrekk med linjetransport eller som ville være dekket av Haag-Visbyreglene» fortsatt være omfattet av konvensjonen.²³¹ Kort oppsummert vil det altså være slik at konvensjonen gjelder for både linjefart og ikke-linjefart så lenge det ikke foreligger noe certeparti eller annen

²²³ NOU 2012: 10, side 55

²²⁴ l. c.

²²⁵ l. c.

²²⁶ *ibid.* side 191 (Justisdepartementets oversettelse av Rotterdamkonvensjonen)

²²⁷ *ibid.* side 55

²²⁸ *ibid.* side 194 (Justisdepartementets oversettelse av Rotterdamkonvensjonen)

²²⁹ Rotterdamreglene artikkel 1 nr. 4 (Justisdepartementets oversettelse av Rotterdamkonvensjonen)

²³⁰ NOU 2012: 10, side 194 (Justisdepartementets oversettelse av Rotterdamkonvensjonen)

²³¹ *ibid.* side 55

befraktningsavtale. Dermed må det fortsatt sondres mellom certepartifart og annen transport.

Slik jeg leser konvensjonen er disse endringene av terminologisk art og uten materielt innhold. Man bygger fortsatt på at grensedragningen er avhengig av partenes avtale og de samme momentene som er nevnt ovenfor i avsnitt 4.2 vil være av betydning for sontringen. Det er også i forarbeidene sagt at det ved anvendelsen av konvensjonsreglene vil kunne «oppstå tvil om en avtale er en transportavtale eller en avtale om hel- eller delbefraktning av skip.»²³²

En forskjell med hensyn til grensedragningen er at det uttrykkelig står i konvensjonen at den kommer til anvendelse dersom det er utstedt transportdokument.²³³ Som påpekt ovenfor i avsnitt 4.2 er valg av transportdokument et viktig moment når det skal avgjøres om fraktavtalen er avtale om stykkgodsbefordring eller et certeparti. Dette står ikke i sjøloven, men fremgår av forarbeider og juridisk litteratur. At det i Rotterdamreglene står uttrykkelig at konvensjonen kommer til anvendelse når det er utstedt transportdokument, vil dermed ikke føre til noen materiell endring av det som allerede gjelder i norsk rett i dag, men det tydeliggjør hvor viktig dette momentet er.

Det finnes en materiell forskjell for hvordan grensen skal trekkes. Denne forskjellen gjelder kvantumskontrakter som i konvensjonen regnes som avtaler om stykkgodstransport og ikke reisecerteparti slik de gjør i sjøloven.²³⁴

²³² NOU 2012: 10, side 55

²³³ Rotterdamreglene artikkel 6 nr. 2 bokstav b

²³⁴ NOU 2012: 10, side 55

6 Spørsmål knyttet til den rettslige betydningen av grensen og gresedragningen de lege ferenda

Hittil er det blitt gjort rede for hvordan rettstilstanden er i dag, samt hvordan den kan bli dersom Rotterdamreglene ratifiseres av Norge og innføres i norsk rett. I det følgende skal det drøftes om dagens lovverk er tilfredsstillende eller om det er ønskelig samt mulig å foreta endringer.

6.1 Vurdering av om det er behov for preseptorisk lovgivning på stykkgodsbefordringens område

En av grunnene til at grensen mellom stykkgodsbefordring og certepartier har stor betydning er at lovreglene som gjelder for stykkgodsbefordringen er preseptoriske, mens reglene for certepartiene kun gjelder deklarasorisk. Dette ble det redegjort for ovenfor i del 3. Ønsket om en lovbestemt minstestandard av rettigheter for sender i avtaler om stykkgodsbefordring har vært drivkraften bak det internasjonale konvensjonsarbeidet. Dette ble også ansett å være et viktig hensyn da Rotterdamreglene ble utferdiget. Det som nå skal drøftes er om det fortsatt er et behov for preseptoriske regler på stykkgodsbefordringens område.

Dette spørsmålet ble utførlig drøftet i den nye NOUen fra 2012 hvor Sjølovskomiteen diskuterer om Norge bør ratifisere Rotterdamreglene.²³⁵ Sjølovskomiteen kom til at vi i Norge antagelig ikke trenger slikt preseptorisk vern av senders interesser.

²³⁵ NOU 2012: 10

Komiteen fremhever blant annet at det ikke alltid er slik at sender er den svake parten i kontraktsforholdet. Noen ganger vil han kunne ha forhandlingsfordelen, for eksempel i situasjoner hvor det er overskudd på tonnasje.²³⁶ I andre tilfeller kan det være at partene stiller helt likt og da «kan tvingende regler hindre at partene avtaler den økonomisk sett mest effektive risikofordelingen, med samfunnsøkonomisk tap til følge.»²³⁷ I de tilfeller komiteen peker på er det riktig at vareeier ikke vil trenge tvingende lovgivning. På den annen side finnes det fortsatt tilfeller hvor vareeier vil trenge beskyttelse, jf. avhandlingens del 2. Han stiller ofte svakere enn transportøren og vil kunne trenge den beskyttelse av sin rettsstilling.²³⁸ Det er mulig forholdene er annerledes for innenriks fart.²³⁹ I dag har vi dog preseptorisk lovgivning for certepartiene også når det er snakk innenriks fart slik at alle vil ha slik beskyttelse.²⁴⁰

Komiteen pekte også på at innholdet i de tvingende reglene i sjøloven kapittel 13 uansett er «industristandard og tas regelmessig frivillig inn i fraktavtaler for stykkgoods uansett om tvingende regler kommer til anvendelse. Det er lite trolig denne praksisen vil endre seg selv om avtalefriheten skulle bli større.»²⁴¹ Komiteen fremhever særlig at det er liten vits å prøve å fraskrive seg ansvar fordi ansvarsbegrensingsbeløpene i konvensjonene er så lave at utgiften av å utbetale erstatningsbeløpet ikke er så høy for transportørene.²⁴² Dette kan nok være tilfelle, men selv om transportøren ikke har så meget å hente på å ta inn store ansvarsfraskrivelser kan det godt hende det gjøres. Det har blitt gjort før slik som beskrevet ovenfor i del 2. Utgangspunktet for at det internasjonale arbeidet på dette området startet var at transportørene tok inn klausuler med store ansvarsfraskrivelser i fraktavtalene. Uansett mener jeg det vil være en svakhet at vareeier er avhengig av transportørens godvilje på dette punkt, og mener det vil være bedre at vareeier har rettigheter i preseptorisk lovgivning.

²³⁶ NOU 2012: 10, side 28

²³⁷ l. c.

²³⁸ Falkanger (1996) side 144

²³⁹ l. c.

²⁴⁰ Sjøloven § 322 annet ledd

²⁴¹ NOU 2012: 10, side 28

²⁴² l. c.

I tillegg til dette fremhever komiteen at den utstrakte bruken av forsikringsavtaler i shippingnæringen taler for at det vil være mulig med deklarasjonisk lovgivning for stykkgodstransporten. Både sender og transportør vil oftest kunne kreve sitt tap dekket av forsikringsselskaper. Kostnadene ved å ha en slik forsikring vil ikke være spesielt høy for sender, i alle fall ikke høy nok til å kunne «begrunne tvingende lovregulering.»²⁴³ Her synes jeg komiteen har et godt poeng. Når alle er forsikret og ikke har for store kostnader knyttet til dette, vil det ikke være avgjørende om vareeiers rettsstilling er lovbeskyttet gjennom tvingende lovregler eller ikke.

Et annet viktig argument komiteen nevner til støtte for at preseptorisk lovregulering er overflødig, er at vi har et system hvor domstolene kan sensurere avtaler. Urimelige avtalvilkår kan settes til side og man kan derfor oppnå et rimelig resultat uten å ha preseptorisk lovgivning.²⁴⁴ I tillegg vil tvingende lovgivning kunne gjøre det vanskelig for domstolene å kunne komme til et rimelig resultat i det enkelte tilfelle. Både Haag-Visbyreglene og Rotterdamreglene åpner for temmelig vidtfavnende ansvarsfraskrivelser som ville kunne blitt satt til side av domstolene.²⁴⁵ «Men når avtalen er i samsvar med lovens ordning, skal det iallfall mye til for at domstolene sensurerer avtalen. Slik sett opprettholder lovgivningen avtaler som ellers kunne blitt sett på som urimelige.»²⁴⁶

Komiteen konkluderte med at preseptorisk lovgivning på stykkgodsbefordringens område nok er overflødig i Norge, men at hensynet til rettsenhet på sjørettens område er viktigere, og at vi derfor allikevel bør innføre Rotterdamreglene.²⁴⁷ Jeg synes ikke at et tvingende lovbasert ansvar for transportøren er overflødig når det fortsatt finnes tilfeller hvor det er vil kunne være ubalanse i styrkeforholdet mellom transportør og vareeier. På den annen side er det ikke sikkert at hensynene for å beholde den preseptoriske lovgivningen er sterke

²⁴³ NOU 2012: 10, side 28

²⁴⁴ l. c.

²⁴⁵ l. c.

²⁴⁶ l. c.

²⁴⁷ *ibid.* side 29

nok i dag til å begrunne tvingende lovregler. Jeg tenker da særlig på muligheten til å forsikre varene, samt at slike forsikringer brukes hyppig i dag. Det vil selvsagt være en forutsetning at utgiftene til slik forsikring ikke er en stor utgiftspost for vareeier. Uansett ser det ut til at ordningen vil bestå da komiteen fant at hensynet til et enhetlig internasjonalt regime er avgjørende.

6.2 Vurdering av om grensedragningen mellom stykkgodsbefordring og certepartier bør foretas på en annen måte

Ovenfor i del 4 er det redegjort for hvordan grensen mellom stykkgodsbefordring trekkes de lege lata. I det følgende skal det drøftes om det ville være bedre å foreta grensedragningen på en annen måte. Et problem med måten grensedragningen foretas på er at man må tolke fraktavtalen og se på flere sider ved avtaleforholdet for å finne ut om fraktavtalen er stykkgodsbefordring eller et certeparti.

Da den svenske sjölagen ble utarbeidet på 1920-tallet ble det diskutert om det burde bli definert en klar grense mellom certepartifart og stykkgodsbefordring, samt hvor den burde gå. Sjölagskommittén diskuterte blant annet om godsets art kunne være til hjelp for sondringen.²⁴⁸ Komiteen kom ikke til noe godt resultat og overlot heller spørsmålet til domstolene.²⁴⁹ Mye av grunnen til at det ikke ble definert noen grense var at komiteen fant det vanskelig å definere begrepet stykkgoods.²⁵⁰ Det ble uttalt at:

²⁴⁸ Grönfors (1982) side 24

²⁴⁹ l. c.

²⁵⁰ ibid. side 24-25

«Sådant detta begrepp utbildat sig i praxis, visserligen måhända icke överallt helt enhetligt, har det förmenats alltså, liksom enligt gällande sjölag, kunna läggas till grund för lagtolkingen i varje särskilt fall.»²⁵¹

Komiteen fant altså at stykkgoods ikke er et enhetlig begrep, og det derfor vil være vanskelig å finne en definisjon som vil passe i alle sammenhenger. Et eksempel ville kunne være å avgrense i forhold til kvantum og vekt. Slik at fraktavtaler angående et stort kvantum automatisk ville være et certeparti, mens fraktavtale angående et lite kvantum varer ville være en avtale om stykkgodstransport. Det ville gjøre det vanskeligere å omgå de preseptoriske reglene for stykkgodsbefordringen. Men dette ville også føre til grensedragningsproblemer. Det ville være vanskelig å sette en eksakt grense på hvor stort kvantum varer som skulle til for å kalle fraktavtalen et certeparti. Dessuten ville dette kunne føre til svært urimelige resultater i enkelttilfeller. Således vil denne måten å trekke grensen på ville kunne være enda mer tungvint og uheldig enn den vi har i dag.

I tillegg er det kun ytterst få tilfeller hvor grensedragningen vil by på problemer slik systemet er i dag. En transportør har ikke mye å vinne på å sette et skip i typisk linjefart for å så dytte på vareeier et certeparti som inneholder store ansvarsfraskrivelser. Dette henger sammen med de momentene som er nevnt ovenfor i avsnitt 6.1 om hvorfor preseptorisk lovgivning ikke er en nødvendighet. Begge parter vil ofte ha forsikring og ansvarsbegrensningssummene er svært lave. Da er det ikke mye å hente på å prøve å lure vareeier til å kalle fraktavtalen et certeparti i stedet for en stykkgoodsavtale. I tillegg vil nok vareeier være i stand til å ivareta sine egne interesser i de tilfeller hvor man er i grenseland mellom fraktavtaleformene, slik at ikke trenger noen særlig beskyttelse i loven.

²⁵¹ NJA II 1936 s. 307

7 Litteraturliste

Lover

1. Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven)

Dommer

2. ND 1967 s. 325 (Svaneholm) Funnet på lovdata.no (kun sammendrag)
3. ND 1988 s. 288 NV (Linvik), Norsk Voldgiftsdom, Funnet på www.lovdata.no (kun sammendrag)
4. ND 2001 s. 9 (Göteborg), Avsagt av Hovrätten för Västra Sverige, Funnet 17.10.2012 på www.lovdata.no

Forarbeider

5. NOU 1972: 11, Utredning X fra Sjølovkomiteen
6. NOU 1993: 36, Utredning XIV fra Sjølovkomiteen
7. NOU 2012: 10, Utredning XX fra Sjølovkomiteen
8. NJA II 1936, Utredning fra den svenske Sjölagskommittén

Konvensjoner

9. Konnossementskonvensjonen av 1924, Haagreglene
10. Haagreglenes endringsprotokoll av 1968, Haag-Visbyreglene
11. FN-konvensjonen om sjøtransport av gods av 1978, Hamburgreglene
12. De Forente Nasjoners konvensjon av 11. desember 2008 om transportavtaler for internasjonal godstransport som helt eller delvis gjennomføres til sjøs, Rotterdamreglene

Standardkontrakter i shipping

13. BIMCO Uniform Time Charter, code name: «Baltimex 1939»
14. BIMCO General Voyage Charter Party, code name: «Gencon»
15. BIMCO Deep Sea Time Charter, code name: «Linerbaltimex»

Juridisk litteratur

16. Berlingieri, Francesco. *Freedom of Contract under the Rotterdam Rules*. I: Uniform Law Review. 2009, s. 831-846 (Sitert fra www.heinonline.org)
17. Brækhus, Sjur *Fraktavtalen. Definisjon. Inndeling.*, Marius, 1. utgave, 1975, Sjørettsfondet, Oslo
18. Brækhus, Sjur *Rederens Husbondsansvar*. Göteborg, 1954
19. Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob *Sjørett*, 7. utg. Oslo, 2010
20. Falkanger, Thor *Sjørett og transportrett*. I: Knophs oversikt over Norges rett. 12 utg. Oslo, 2004, s. [444]-457
21. Falkanger, Thor *Deklaratorisk lovgivning om befraktningsavtaler for skip – et appropos til de nordiske sjølover av 1994*. I: Festskrift till Jan Ramberg på 65-årsdagen den 1 februar 1997 av kolleger och vänner. Stockholm, 1996, s. side [141]-150
22. Gram, Per *Fraktavtaler*, 4. utgave. Oslo, 1977
23. Grönfors, Kurt *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*. Stockholm, 1982
24. Haxthow, Victor *Sjølovene*, 27. utg. Oslo, 2007
25. Selvig, Erling *Det såkalte husbandsansvar*. Oslo, 1968
26. Selvig, Erling *Sjøtransportens ansvarsperiode – noe om Hamburg- og Haag-Visby-regler og nordisk rettspraksis*. I: Festskrift till Jan Ramberg på 65-årsdagen den 1 februar 1997 av kolleger och vänner. Stockholm, 1996 s. [429]-437
27. Vestergaard Pedersen, Per *Transportret*. København, 2008.
28. Webster, Bergljot. *Kommentar til Sjøloven* I: Norsk lovkommentar nettversjon (sitert: www.rechtsdata.no, 25. september 2012)

Annet

29. Hjemmesiden til FN, deres side kalt «Treaty collection», url: http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en#EndDec. Funnet 18. september 2012